



NOTICE TECHNIQUE

**205 GTI 1.6
GROUPE A**



II - SUPPRESSION DU LIMITEUR DE REGIME

a) Coupure se situant dans le relais tachymétrique

* (N° de série jusqu'à 5536100)

- remplacer le relais tachymétrique de série par le relais REF 16021-00 pour avoir la coupure à 8000 tr/mn
- Ce remplacement nécessite un changement du connecteur entre le faisceau véhicule et le relais, mais les numéros des deux relais sont identiques.

b) Coupure se situant dans le calculateur

* (N° de série à partir de 5536101)

- déposer le calculateur d'injection
- écarter les six pattes métalliques du couvercle du calculateur
ATTENTION : Ces pattes sont fragiles
- retirer le couvercle du calculateur
- dévisser la vis cruciforme reliant la platine électronique et la base (en plastique) du calculateur
- démonter la patte métallique de fixation correspondante en faisant :
ATTENTION : à l'entretoise en mica
- dégager la platine électronique des 5 supports plastiques
- déposer la platine électronique
- à l'aide d'une pince coupante en faisant attention de ne pas endommager d'autres composants du calculateur, supprimer la diode D 701 qui commande le circuit de coupure (décélération et limiteur de régime) (voir position D 701 page II d)
- reposer la platine électronique
- reposer l'entretoise en mica sous la patte d'aluminium de fixation de la platine
- reposer la patte de fixation et la vis cruciforme

- reposer le couvercle du calculateur et resserrer les pattes du couvercle
- reposer et rebrancher le calculateur

ATTENTION : Toutes ces opérations doivent être faites avec le plus grand soin. En effet la détérioration d'un composant suffit à altérer tout le fonctionnement du calculateur.

- si le calculateur a été endommagé, le remplacer par un calculateur BOSCH référence de série qui ne comprend pas de limiteur de régime.

DEMONTAGE DU MOTEUR SERIE

I. LA CULASSE EST ENTIEREMENT NOUVELLE

Seuls les paliers d'arbre à cames peuvent être réutilisés.

II. DEMONTAGE DU BLOC MOTEUR

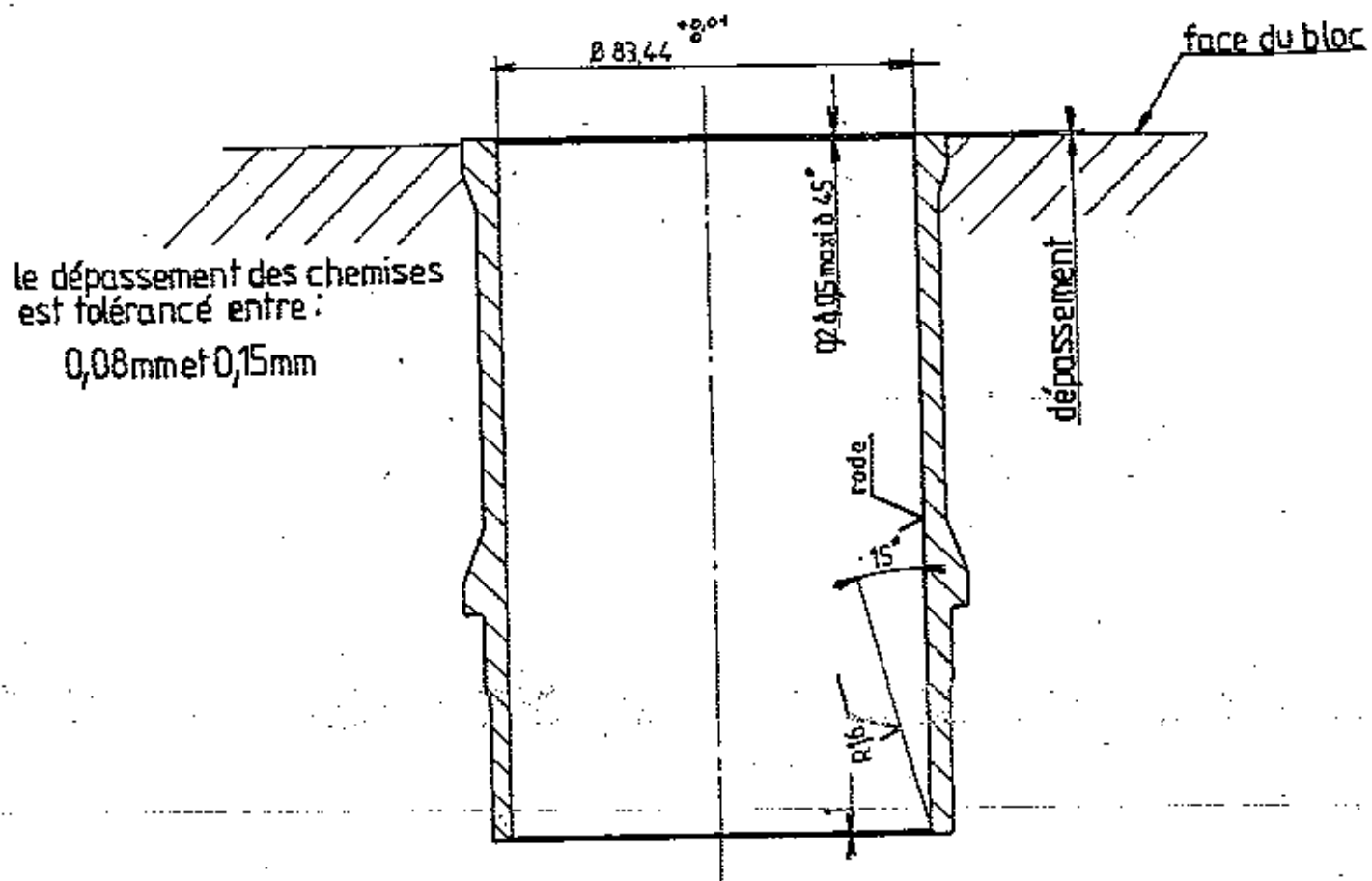
- a) Repérer par cylindre les organes devant être remontés.
- b) Les chemises peuvent être réutilisées à condition de les usiner, (voir page VII).
- c) Les bielles complètes seront remontées avec ou sans allègement, (pour allèger voir page VIII).
- d) Le vilebrequin sera remonté avec ou sans allègement (pour allèger voir page IX).
- e) Le volant moteur sera remonté avec ou sans allègement
- f) 1) La pompe à huile peut être remontée à condition d'effectuer certaines modifications (voir page XI).
- 2) A partir des modèles 88, l'entretoise a été supprimée.
 - la pompe est à modifier suivant la page XI et l'orifice de remontée d'huile sur le bloc sera modifié pour mettre en place la douille en réalisant le $\varnothing$ 16 H9 sur une profondeur de $10 \pm 0,1$
 - réaliser une douille $\varnothing$ 15,8 lg 20.
- g) Il est conseillé d'enlever la jauge d'huile sur le moteur Gr.A et de la remplacer par une bouchon ; la jauge d'huile sera mise dans le coffre pour pouvoir vérifier le niveau d'huile s'il y a lieu.

NOTA : Il est conseillé de se munir du manuel de réparation.

REPRISE DE LA CHEMISE DE SERIE A REALISER
AU DIAMETRE 83,44

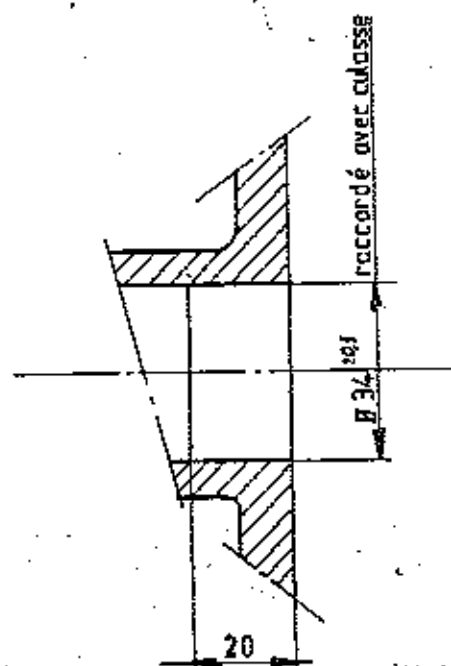
Gr A

10/87



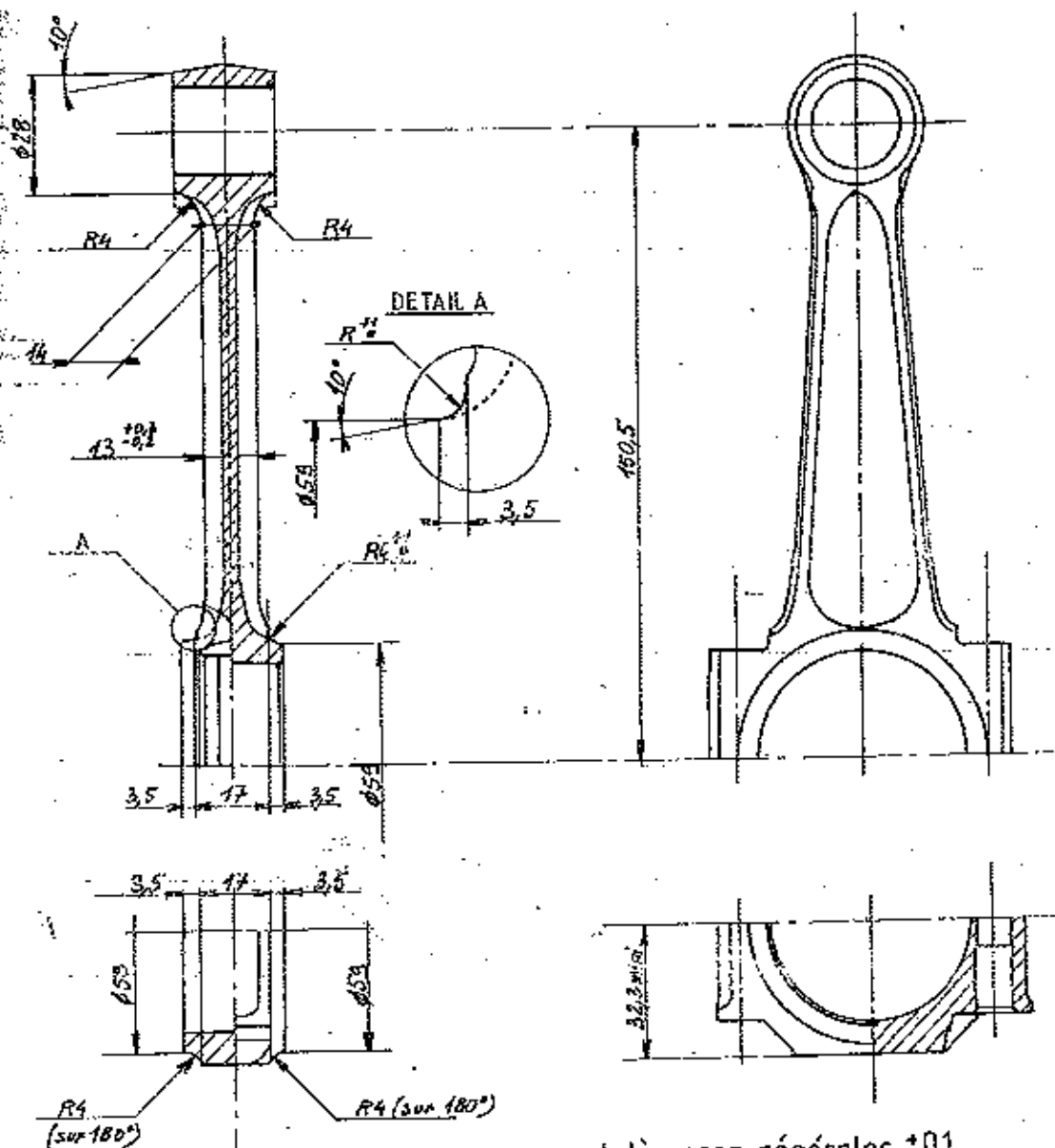
MODIFICATION DE L'ENTREE DU COLLECTEUR
D'ECHAPPEMENT

Gr A



ALLEGEMENT DE LA BIELLE GrA

10/87



tolérances générales ± 0.1

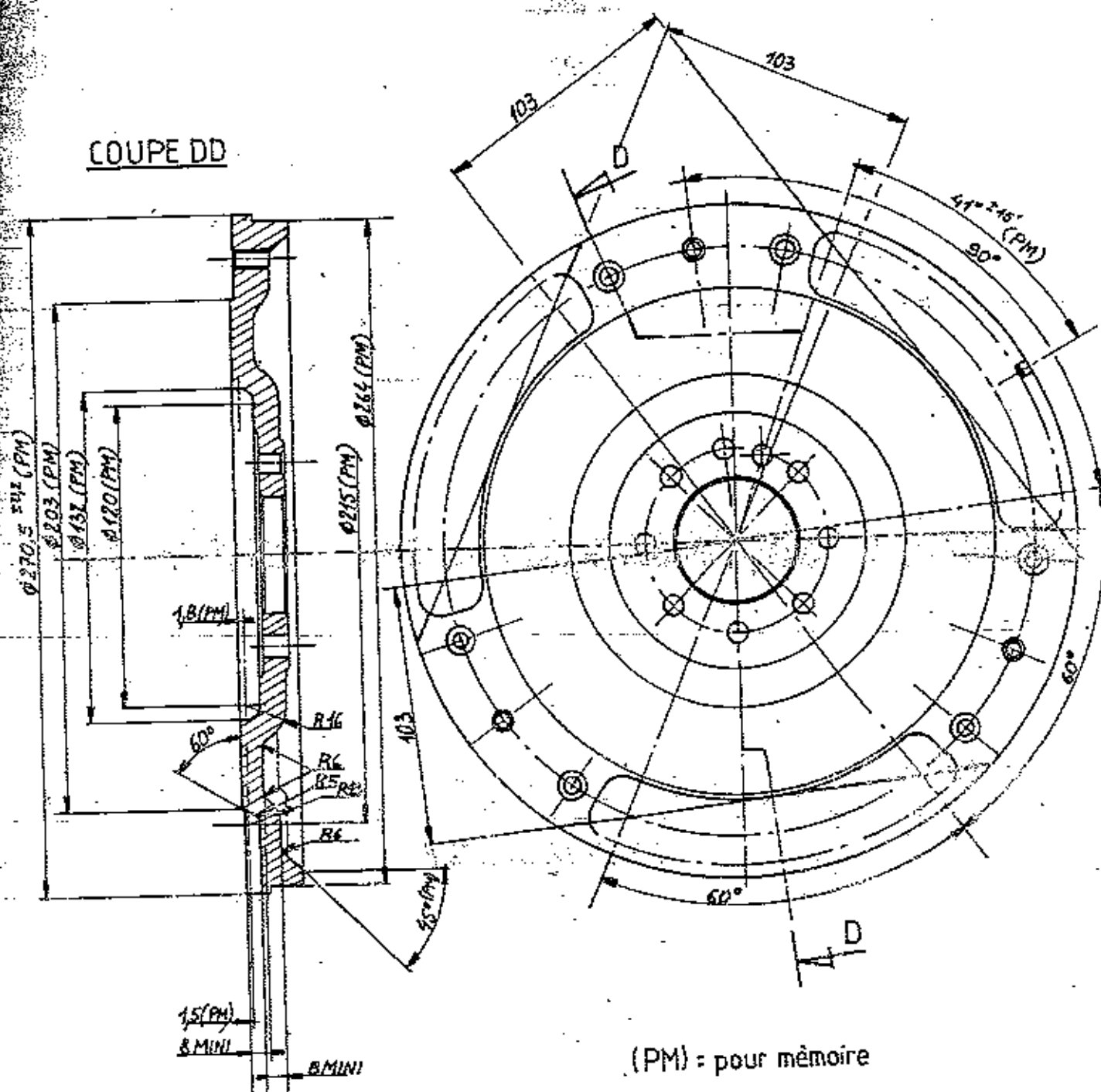
NOTA: après usinage des allègements, effectuer sur toute la pièce hormis les surfaces fonctionnelles un façonnage $\sqrt{}$

ATTENTION: masse de la bielle homologuée 630g



VOLANT MOTEUR ALLEGE GA

COUPE DD



POIDS D'HOMOLOGATION MINI 5370g
A RESPECTER



MONTAGE MOTEUR Gr. A

I - VOIR EMPILAGE MOTEUR page XIIIII - REMONTAGE DU BLOC ET DE SES ORGANES : vilebrequin, bielles, chemises, pistons.

- remettre en place le vilebrequin dans le bloc, en le fixant avec ses paliers d'origines : couple de serrage des paliers 6 mkg et jeu par palier 0,06 mm,
- couple de serrage des paliers latéraux 3 à 3,5 mkg avec jeu latéral de 0,12 mm.

ATTENTION : avant de remonter le palier côté boîte de vitesse, il faut l'ébavurer.

- Vérifier le jeu des pistons dans les chemises qui doit être de 0,11 mm.
- Remettre les chemises en place et contrôler le dépassement qui doit être de 0,08 à 0,15 mm, intervertir les chemises pour avoir le bon dépassement s'il le faut (voir page VII).
- Monter le piston sur la bielle avec l'axe emmanché à force sur la bielle et centré par rapport à celle-ci.
- Il est impératif de vérifier et de retoucher (à l'aide d'une lime) le jeu à la coupe de chaque segment s'il le faut :

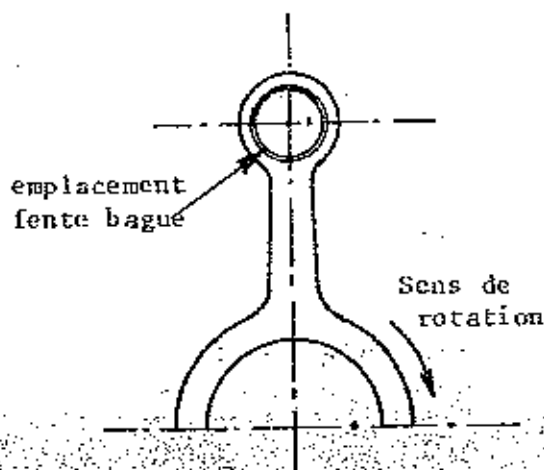
- . 1er segment - épaisseur 1,5 en partant du haut du piston
jeu à la coupe 0,20 à 0,40.
- . 2ème segment - épaisseur 1,75
jeu à la coupe 0,15 à 0,35
- . 3ème segment - épaisseur 3
jeu à la coupe 0,10 à 0,30

III - PARTICULARITE PISTON FORGE COSWORTH

- S'assurer que l'alésage des chemises est à la cote de : 83,46 à 83,47.
- Monter la bague bronze dans le pied de bielle comme indiqué ci-contre.
- Ajuster l'alésage de la bague après emmanchement à la cote de :

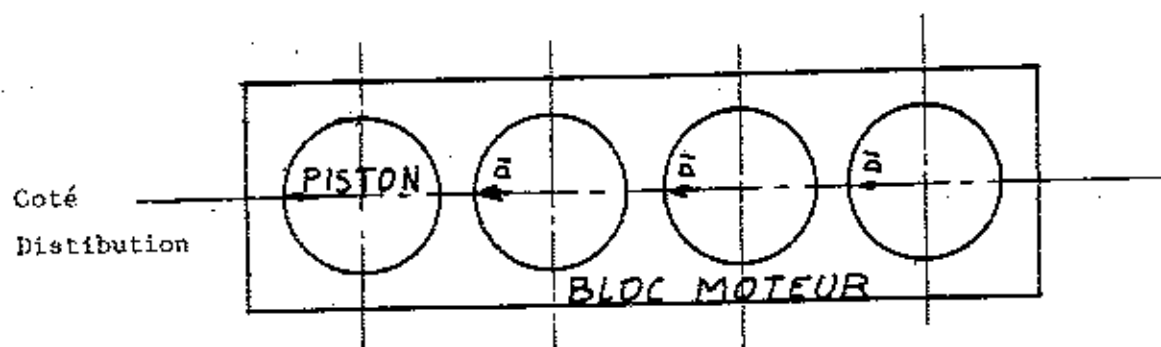
$$20 + 0,00635$$

$$+ 0$$



- Monter l'ensemble bielle piston dans les cylindres suivant l'orientation donnée par le croquis ci-dessous et suivant le repère au dessus du piston.

. Couple de serrage des pieds de bielles 3,5 mkg.

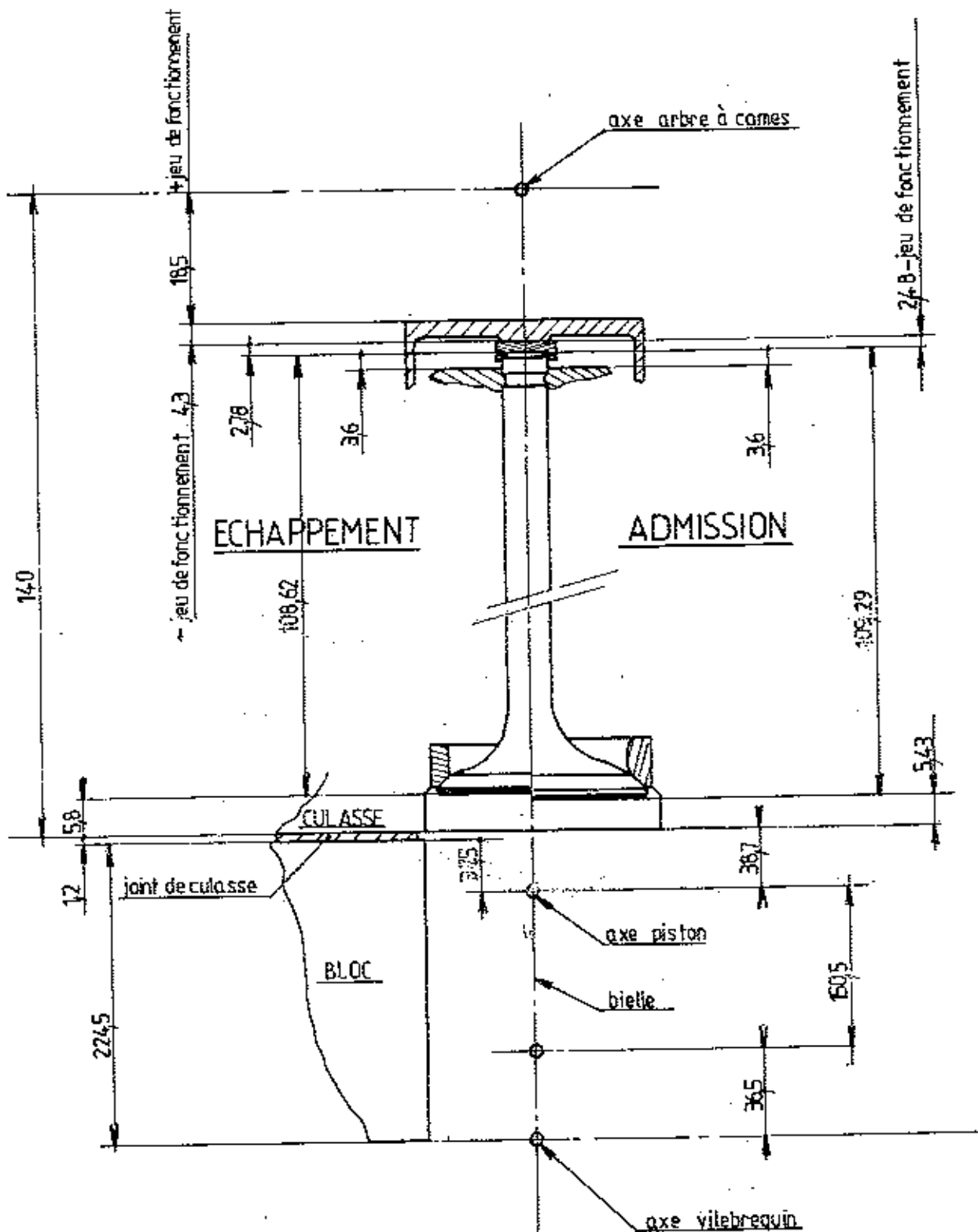


- remonter le volant moteur

. couple de serrage 6,5 à 7.mkg

NOTA : Le principe de montage du moteur Gr A est le même que la série.
Rapport volumétrique réel 11,4.

10/87

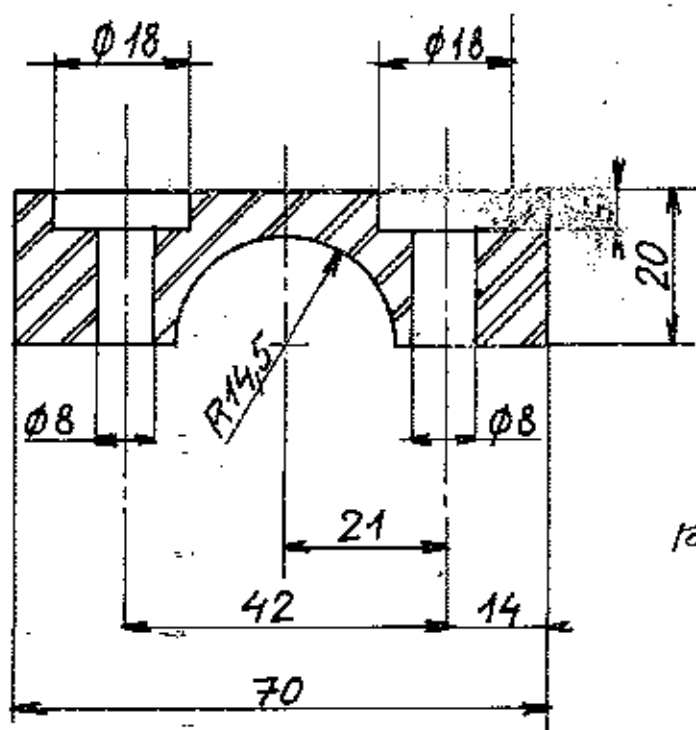


MONTAGE CULASSE Gr A

- a) Les poussoirs spéciaux se changent en lieu et place ; nettoyer le tamis filtrant de remontée sur culasse et la rampe de graissage d'arbre à cames.

NOTA : Il est recommandé de vérifier l'orientation de la rampe de graissage, afin que les jets se fassent le plus près possible des poussoirs.

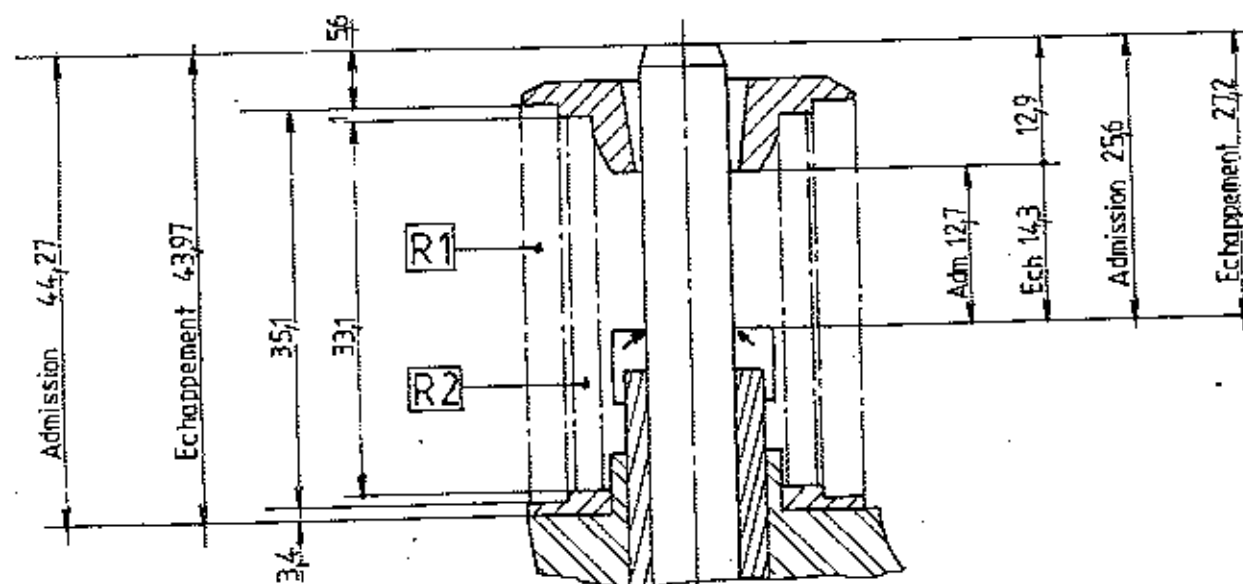
- b) Les valeurs des cotes fonctionnelles pour changer soupapes, guides et ressorts sont données page XV.
- c) Pour éviter tout grippage, il est préférable d'effectuer un montage à blanc de l'arbre à cames et de vérifier qu'il tourne sans serrage.
- d) Il est conseillé de réaliser 2 paliers spéciaux pour faciliter le montage de l'arbre à cames sur la culasse montée.



tolérances générales $\pm 0,1$

- e) Couple de serrage des paliers d'arbres à cames 1,8 mKg.

- e) Il est nécessaire de monter le joint SPI, première version de série sur l'arbre à cames derrière la poulie de distribution
 . REF PEUGEOT du joint : 0236-16 (problème d'étanchéité).
- f) Le jeu fonctionnel des soupapes se règle grâce aux pastilles,
 . Echappement 0,25
 . Admission 0,20
- g) Après la pose de la distribution, en ouverture maxi de chaque soupape, contrôler qu'il y a bien une flèche de réserve en sécurité,
 . pour le ressort extérieur de 4,5 mm
 . pour le ressort intérieur de 2 mm
- h) Effectuer un montage à blanc de la culasse avec son joint de culasse sur le moteur, et contrôler à l'aide de 8 boules de pâte à modeler placées sur le haut des pistons qu'il y a une garde de 2,82 mm aux soupapes d'admission et de 2,45 mm à l'échappement après 2 tours de vilebrequin.
- Après vérification de la garde, remonter la culasse avec les vis au couple de serrage de 8 mkg.

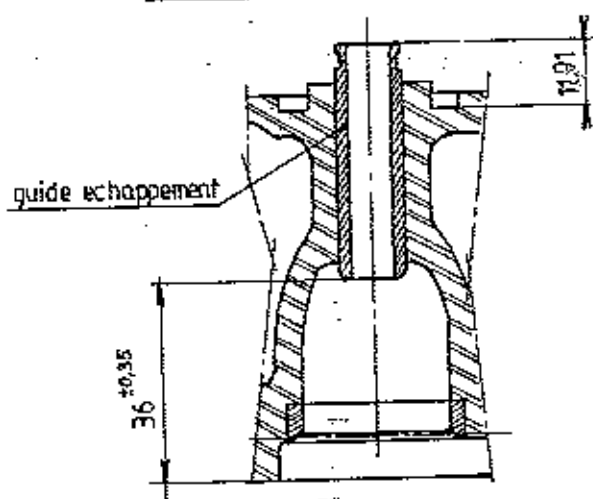


NOTA: montage pour arbre a cames GrA levée de soupapes 10,8

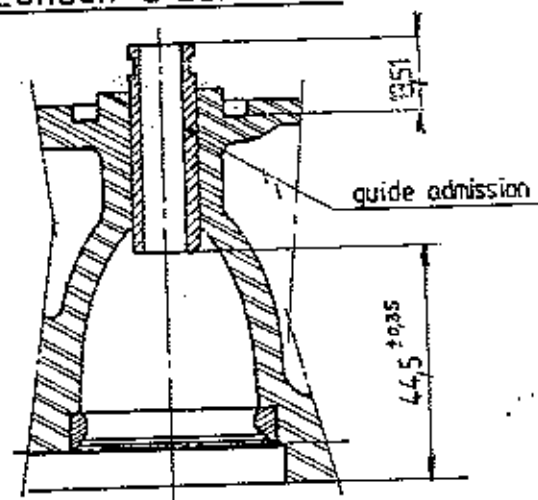
	ressort R1	ressort R2
hauteur repos	35,1 mm	33,1 mm
hauteur travail	24,5 mm	22,5 mm

MONTAGE DES GUIDES DE SOUPAPES Gr A

conduit d'échappement



conduit d'admission



NOTA: ces cotes sont donnees pour le changement eventuel des guides de la culasse GrA



Matériel nécessaire au calage :

- . 1 disque gradué en degrés
- . 1 compensateur avec rallonge de touche
- . 1 support de comparateur

- Rechercher le PMH sur le 1er cylindre à l'aide d'un comparateur.
- Régler les soupapes avec un jeu théorique de zero.
- Monter et tendre la courroie en rattrapant le jeu.
- Monter un disque gradué en bout de vilebrequin.
- Monter le palpeur sur la soupape d'admission.
- Tourner le vilebrequin dans le sens de rotation du moteur jusqu'à 1 mm d'ouverture de la soupape d'admission; et relever sur le disque, la valeur indiquée en AOA.
- Mettre le palpeur sur la soupape échappement et tourner le vilebrequin jusqu'à 1 mm de la fermeture de la soupape d'échappement, lire alors la valeur de RFE.
- Comparer les valeurs d'AOA et de RFE, le meilleur calage étant celui pour lequel on a 2° de plus en valeur d'AOA par rapport à RFE.
- Si la valeur de 2° n'est pas obtenue, modifier légèrement la position de la poulie de distribution sur l'arbre à cames et répéter les manipulations ci-dessus jusqu'à obtenir cette valeur de 2° qui peut être obtenue soit en tournant la poulie sur elle-même par l'intermédiaire des cinq petits trous et le jeu de la rainure de clavette de l'arbre à cames pour avoir de l'avance ou du retard.
- tableau des angles de calage

AOA	16°7	AOE	46°7
RFA	44°7	RFE	14°7
ECART SOMMETS 105°			

MONTAGE CLOISONS	GR.A
DU CARTER D'HUILE	

I. RETOURNER LE MOTEUR

II. METTRE UN JOINT DE SERIE (REF. 030426)

- Monter en place les tôles de carter en deux parties (voir page XVIII pour l'orientation des tôles).
- étancher les deux parties à la jointure avec de la pâte à joint.
- Mettre un 2ème joint de série (REF. 030426).
- Mettre en place la pompe à huile avec les centreurs, la douille Lg 20 et les 2 joints thoriques REF. 16025-03.
- Mettre en place la chaîne et ensuite les entretoises.
- Puis, refermer le tout avec le carter d'huile.
- Pour le positionnement voir page XVIII.

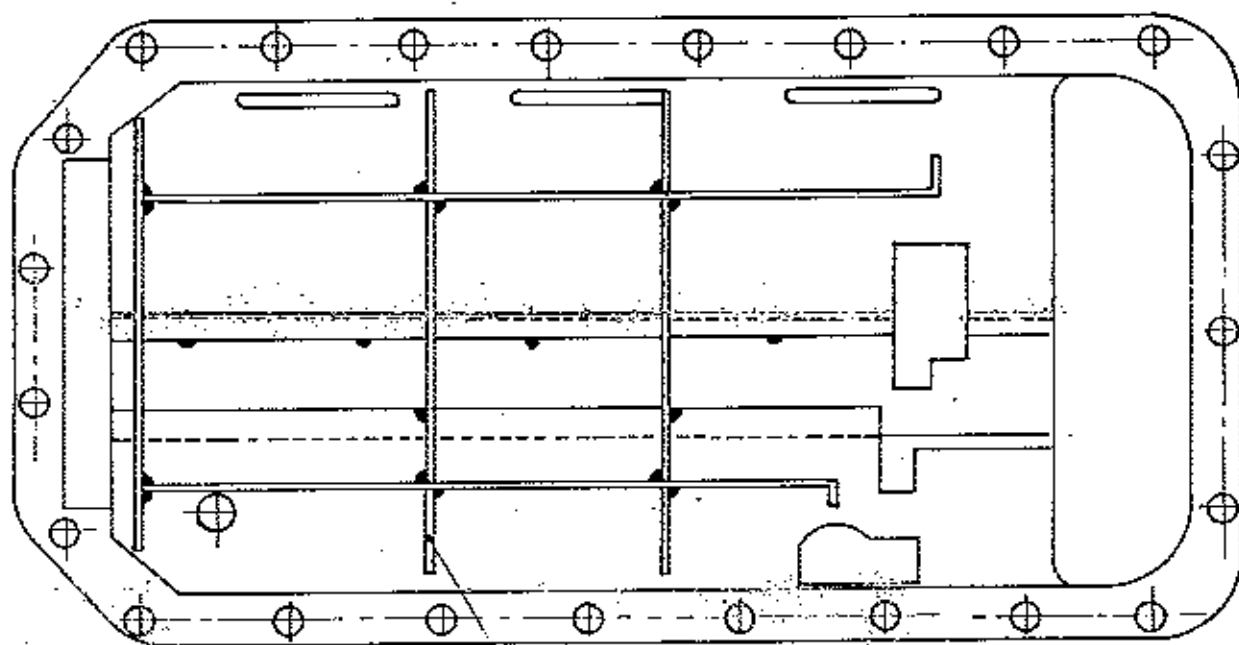
III. MONTAGE A PARTIR DES MODELES 88

- Mettre en place la pompe à huile avec la douille Lg 16 REF. 16025-04 et un joint thorique REF. 16025-03.
- Mettre un joint de série (REF. 030426).
- Mettre en place les tôles de carter anti-dejaugage et étancher la jointure des deux parties avec de la pâte à joint.
- Mettre un 2ème joint (REF. 030426).
- Puis, refermer le tout avec le carter d'huile.
- Pour le positionnement voir page XVIII.

POSITIONNEMENT DES CLOISONS ASS DANS LE CARTER D'HUILE

GrA

10/87



CLOISONS ASSEMBLÉES



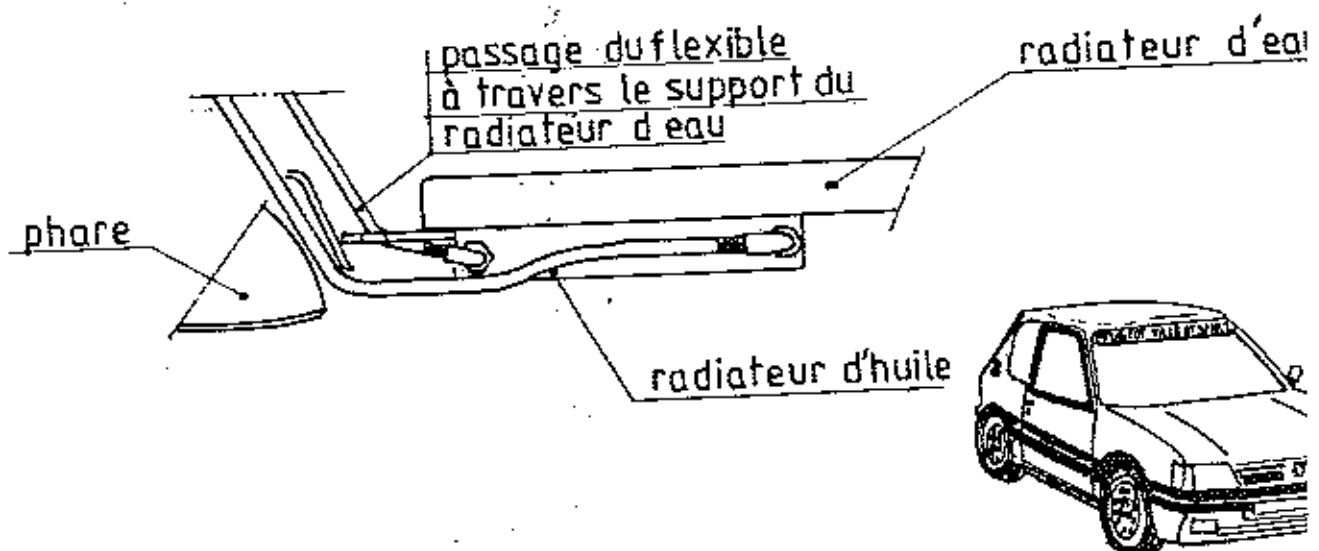
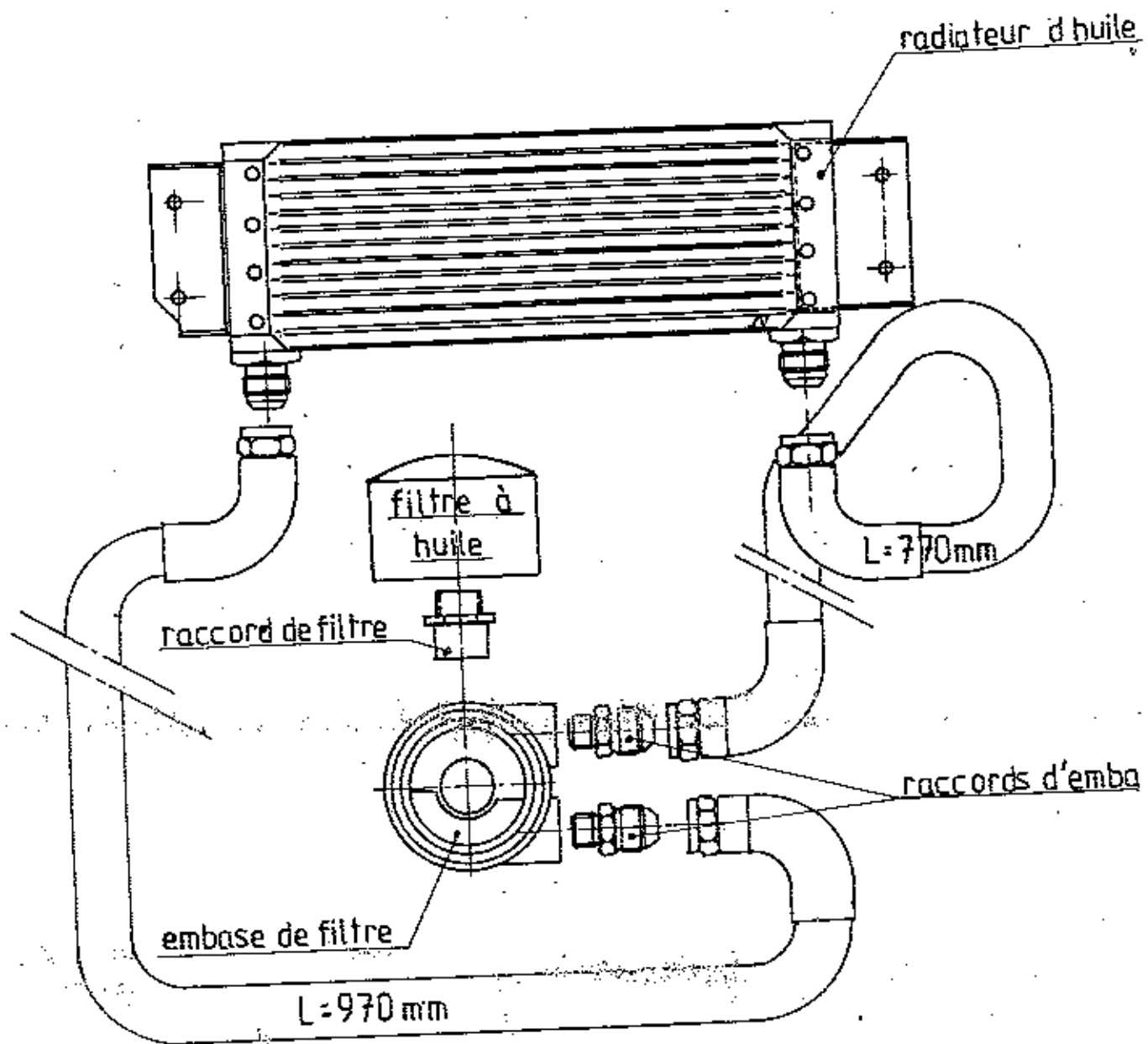
MONTAGE KIT RADIATEUR D'HUILE ET ECHAPPEMENT	Gr A
---	-------------

I - MONTAGE KIT RADIATEUR D'HUILE

- Monter le radiateur d'huile devant le radiateur d'eau sur le support par 4 vis M6 et écrous nylstop (voir page III).
- Monter l'embase du filtre sur le bloc moteur au lieu et place de la cartouche. ces sorties devront être orientées vers le haut moteur.
- Monter la cartouche (référence DPR 110986) connue à l'origine
- Raccorder l'embase au radiateur d'huile par les 2 tuyaux (pour le passage des tuyaux voir page XX).
- Passer les tuyaux comme le plan de la page suivante l'indique.
- Les raccords sertis sur les tuyaux de ce kit peuvent être tournés (délicatement) ceci afin de permettre un passage propre et optimal sur votre véhicule.
- Pour information, l'angle entre les sorties du petit tuyau est de 25° et l'angle entre les sorties du grand tuyau est de 60°

II - ECHAPPEMENT 1599c

- La ligne d'échappement du moteur groupe A se change en lieu et place de celle d'origine.
- Pour le positionnement des joints d'échappement (voir page XXI)



BOITE DE VITESSES Gr A

- 1°) Deux sortes de boîtes de vitesses et trois sortes de couples peuvent être montés en fonction des vitesses que l'on veut obtenir (voir page 4 et 5).
- 2°) Montage de la boîte rapports rapprochés : se munir d'un manuel de réparation.

a) démonter entièrement la boîte de série :

- les carters devront subir des modifications afin de pouvoir recevoir la pignonnerie groupe A. Seul le petit carter du pignon de 5ème est entièrement nouveau :

- . Usinage du carter de boîte (suivant page 6)

- . Usinage des carters de pont (page 7 et 8)

b) Le principe de montage de la boîte à rapports rapprochés est identique à la série ; points particuliers lors du montage :

- remonter la boîte sans précontrainte du roulement (à 20°)
- pignon récepteur de 1ère monté sur roulement à aiguille
- caler le roulement côté sortie boîte et monter l'angle vif du jonc d'arrêt côté pignonnerie
- rôder l'écrou de bout d'arbre sur celui-ci
- vérifier l'ovalisation du logement du roulement du pignon d'attaque du pont
- pour le montage du pignon de 5ème, prendre le jeu entre le pignon d'attaque du pont et le carter (par le carter de pont), monter le pignon de 5ème, puis reprendre le jeu qui doit rester identique sinon, cela indique une modification du positionnement du roulement sur l'arbre
- faire attention aux interférences de pignons de boîte (pour cela faire toujours tourner la boîte à la main)
- le levier interne de sélection de vitesse reste d'origine mais il faut caler axialement son axe
- lors de montage du nouveau carter du pignon de 5ème, faire attention de bien le centrer pour que le graissage soit bien assuré
- les couples de serrage sont identiques à la série

c) pour le montage des différents ponts (voir page 9 et 10) :

FAIRE ATTENTION AUX POINTS PARTICULIERS SUIVANTS :

- le pont réglé à 20 % diminue la motricité par rapports au 40 % mais diminue les efforts au volant
- le pont réglé à 40 % augmente la motricité et les efforts au volant

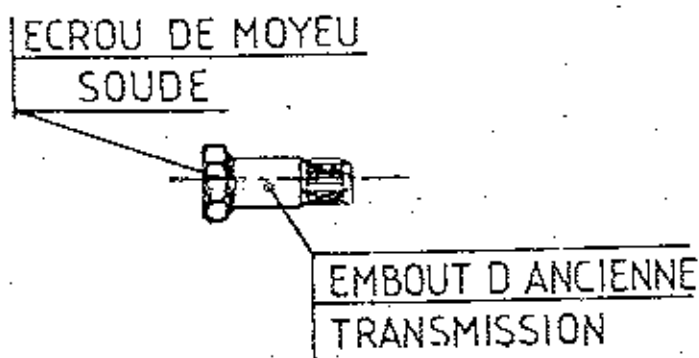
Choix du montage à définir par le pilote

- contrôler le jeu de la couronne de pont sur le pignon d'attaque
- vérifier ou régler le couple du glissement de l'autobloquant : en faisant tourner chacune de ses sorties, on doit obtenir un couple de :

. 6 mkg à 20 %

. 13 mkg à 40 %

Pour faire tourner les sorties de pont, il est nécessaire d'avoir un embout suivant le plan ci-dessous :



2°) Lors du montage de la commande de boîte de vitesse (sur les mêmes points que ceux d'origine), il faut s'assurer du bon centrage des rotules avant serrage, et que les rotules soient bien libres pour avoir une commande bien libre.

4°) La commande d'embrayage reste strictement d'origine.

Il est conseillé d'attacher la tige de poussée du récepteur à l'aide d'une chaînette au carter de boîte

5°) Les transmissions se montent en lieu et place

ATTENTION :

Il est impératif de faire un montage à blanc c'est à dire de démonter les transmissions côté pont en retirant le soufflet et dégraisser le tripode, de prendre les jeux en sortie de pont pour vérifier que les transmissions gauche et droite aient bien le même jeu de chaque côté.

S'il n'y a pas un jeu identique des deux côtés, recentrer le groupe moto-propulseur par les supports moteur pour avoir un également reparti.

Après vérification de ces jeux, monter la transmissions en utilisant la graisse référencée STLS 71 300.

Cette procédure se fait sur aire de réglage de train, en version terre ou asphalte mais à l'esqulette concernée.

ATTENTION :

Couple de serrage de l'écrou de transmission : 25 mkg à sec

VITESSE KM/H BOITE RAPPORTS RAPPROCHÉS

GrA

TERRE									
PNEU	14/60-14XT								
PONT	16/65			14/67			17/59		
ETAGE	Nb DENTS	8000 $\frac{tr}{mn}$	7500 $\frac{tr}{mn}$	1000 $\frac{tr}{mn}$	8000 $\frac{tr}{mn}$	7500 $\frac{tr}{mn}$	1000 $\frac{tr}{mn}$	8000 $\frac{tr}{mn}$	7500 $\frac{tr}{mn}$
1	53/13	82,72	77,55	10,34	70,22	65,83	8,77	96,83	90,78
2	16/31	114,95	107,77	14,36	97,58	91,48	12,19	134,55	126,14
3	16/21	140,23	131,46	17,53	119,03	111,59	14,87	164,74	153,88
4	20/17	164,97	154,66	20,62	140,04	131,29	17,5	193,11	184,04
5	20/12	193,66	181,56	24,2	164,4	154,72	20,55	226,7	212,53

ASPHALTE									
PNEU	16/53-13								
PONT	16/65			14/67			17/59		
ETAGE	Nb DENTS	8000 $\frac{tr}{mn}$	7500 $\frac{tr}{mn}$	1000 $\frac{tr}{mn}$	8000 $\frac{tr}{mn}$	7500 $\frac{tr}{mn}$	1000 $\frac{tr}{mn}$	8000 $\frac{tr}{mn}$	7500 $\frac{tr}{mn}$
1	53/13	71	66	8,86	63	59	7,52	83	78
2	16/31	98	92	12,31	84	78	10,45	115	108
3	16/21	120	112	15,02	102	96	12,75	141	132
4	20/17	141	133	17,67	120	112	15	165	155
5	20/12	166	156	20,74	141	132	17,61	194	182

0,8461

TOUTES CES VALEURS SONT THEORIQUES POUR UN REGIME
MOTEUR Á 7500 tr/mn 8000 tr/mn ET Á 1000 tr/mn



VITESSE KM/H. BOITE RAPPORTS DE SERIE

GrA

		TERRE								
		14/60-14 XT								
PNEU		16/65			14/67			17/59		
PONT										
ETAGE	Nb DENTS	8000	7500	7000	8000	7500	7000	8000	7500	7000
1	13	67,33	63,12	8,41	57,16	53,58	7,14	78,8	73,87	9,85
2	17	118,32	110,92	14,79	100,44	94,16	12,55	138,5	129,84	17,31
3	21	163,26	153,52	20,47	139,01	130,33	17,38	191,69	179,71	23,96
4	25	208,35	195,32	26,04	176,86	165,81	22,11	243,88	228,64	30,48
5	31	257,52	241,42	32,19	218,6	204,94	27,32	301,44	282,6	37,68

		ASPHALTE								
		16/53-13								
PNEU		16/65			14/67			17/59		
PONT										
ETAGE	Nb DENTS	8000	7500	7000	8000	7500	7000	8000	7500	7000
1	14	57,79	53,72	7,21	48,52	45,33	6,12	67,5	63,48	8,44
2	18	100,87	94,69	12,67	86,46	80,28	10,75	118,36	111,16	14,83
3	22	140,13	130,26	17,54	119,11	112,11	14,88	164,66	154,15	20,53
4	26	178,06	167,96	22,31	151,54	141,44	18,94	208,37	195,75	26,11
5	32	220,72	207,43	27,57	187,48	175,51	23,41	257,95	242	32,28

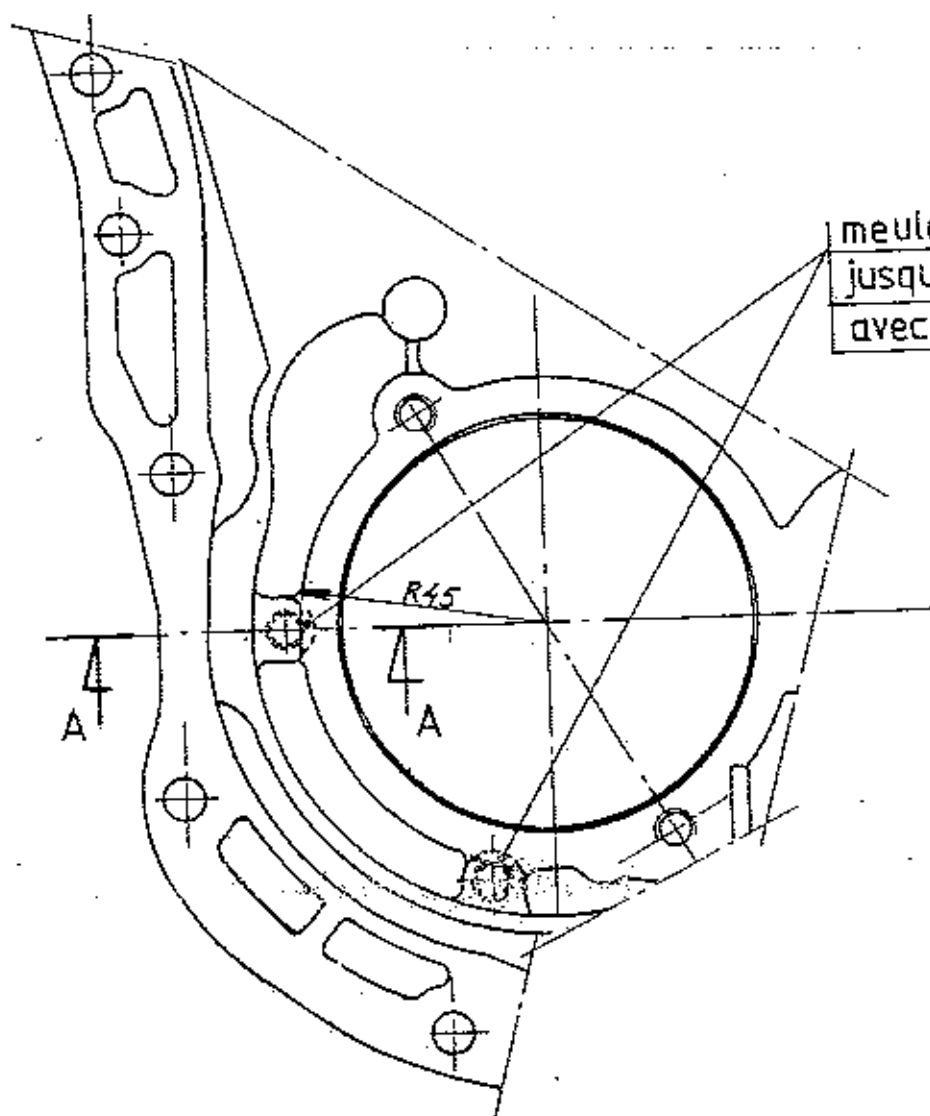
0,2388 16/67

0,2388	16/67	0,2388	16/67	0,2388	16/67
8,99	52,12	56,07	12,23	91,88	97,87
12,23	126,39	135,37	12,23	126,39	135,37
21,64	168,34	192,71	21,64	168,34	192,71
26,75	201,27	214,11	26,75	201,27	214,11

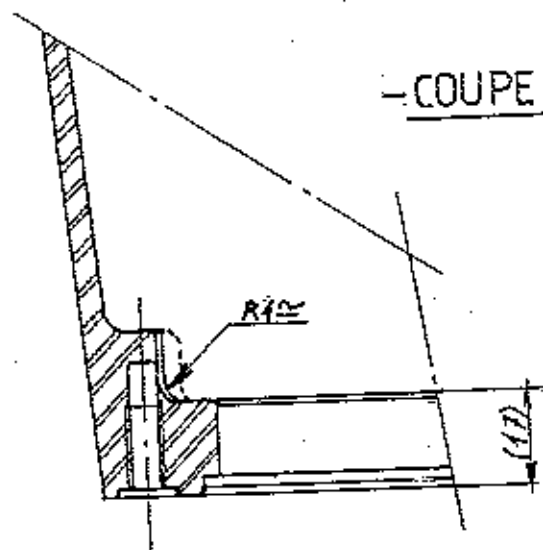
0,2461 V

TOUTES CES VALEURS SONT THEORIQUES POUR UN REGIME
MOTEUR A 7500 tr/mn 8000 tr/mn ET A 1000 tr/mn



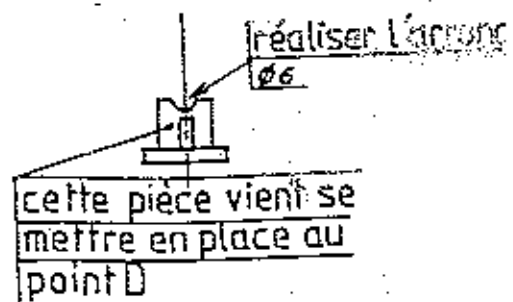
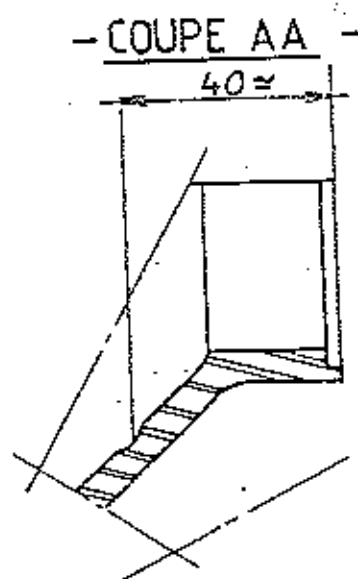
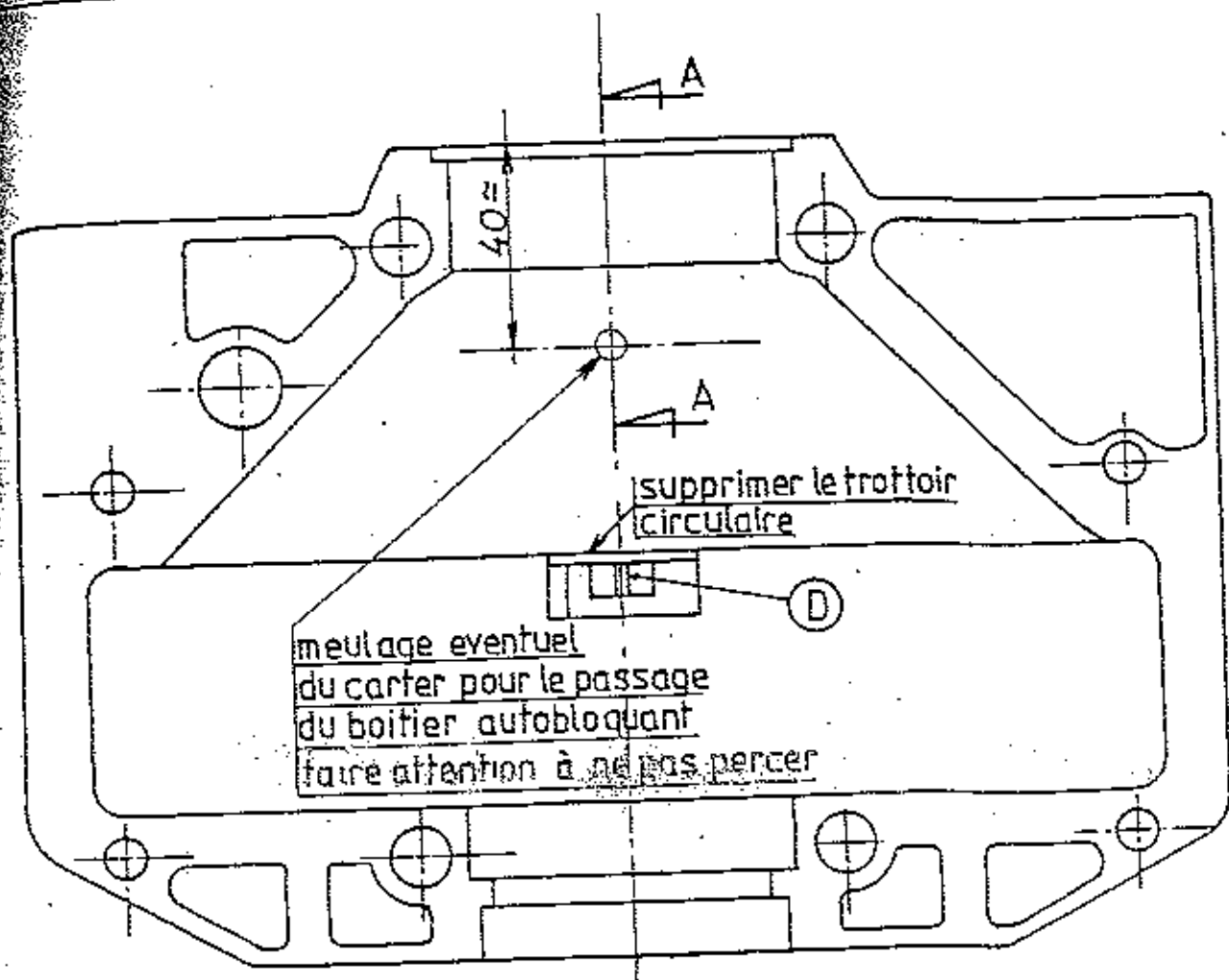


- COUPE AA -



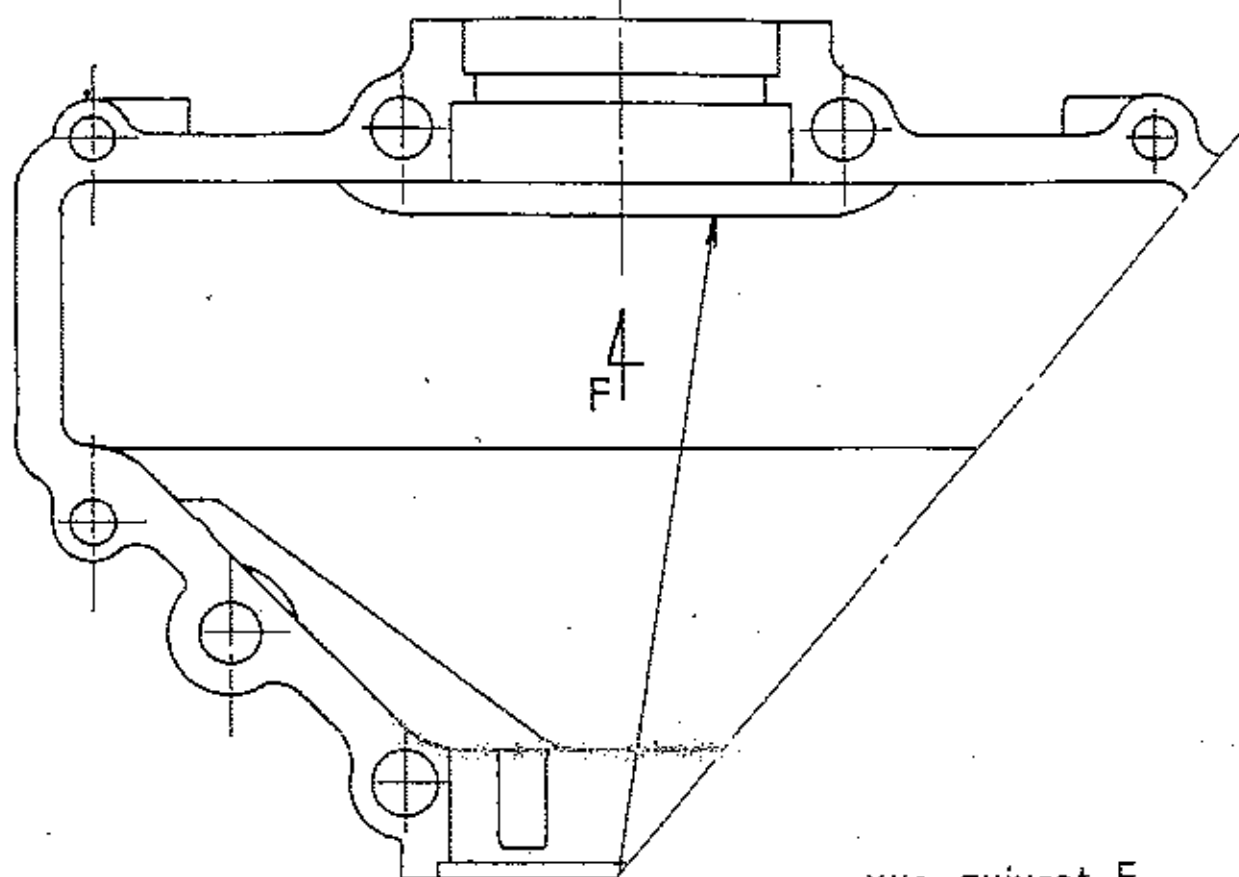
MODIFICATION EVENTUEL DU CARTER D'EMBRAYAGE (COTE BOITIER AUTOBLOQUANT)

Gr A

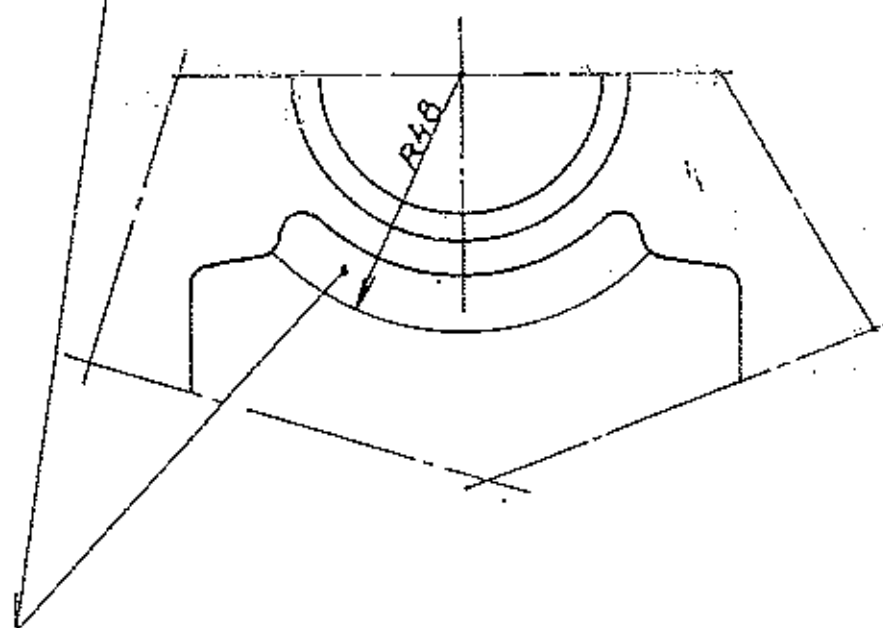


MODIFICATION COUVERCLE DE BOITIER AUTOBLOQUANT

GrA

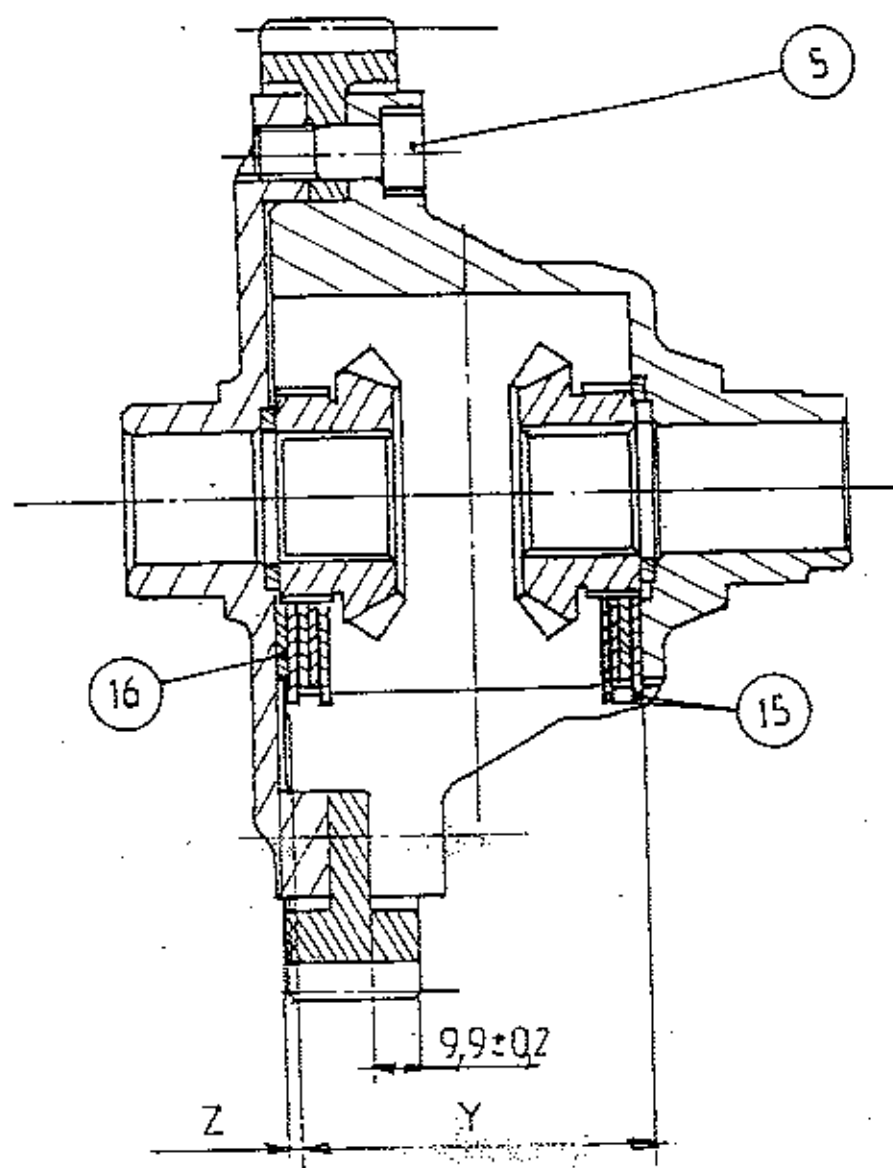


vue suivant F



meulage eventuel
du couvercle pour
le passage du boitier
autobloquant





- 1°) LA COTE Z ETANT LA COTE DE FONCTIONNEMENT DE L'AUTOBLOQUANT, L'ÉPAISSEUR DE LA RONDELLE BELLEVILLE (16) DOIT ÊTRE CORRECTEMENT PRISE AU 0,01 mm PRÈS.

Z = ÉPAISSEUR DE RONDELLE

- 2°) RÉALISER LA COTE Y POUR L'EMPLACEMENT DES DISQUES D'ÉPAISSEURS DIFFÉRENTES POUR OBTENIR LA COTE Z.
- ÉPAISSEURS DISPONIBLES = 1,9 - 2 - 2,1 mm
- 3°) L'ENSEMBLE SERA MONTÉ À L'HUILE DE BOÎTE DE VITESSES
- 4°) COUPLE DE SERRAGE DES VIS (5) : 6 mkg
- LES VIS DEVRONT ÊTRE COLLÉES À LA LOCTITE FREIN FILET NORMAL

1°) Démonter le train ARRIERE de la 205 GTI de série, suivant le manuel de réparation.

La visserie du train ARRIERE de série est conservée, ainsi que certaines pièces de l'essieu de série.

2°) Pour monter le train ARRIERE groupe A, suivre le principe de remontage du manuel de réparation.

a) pour le montage des supports de traverse, suivre le plan page II.

b) Les principaux éléments formant le train ARRIERE groupe A sont :

- les 2 barres de torsion REF. Gauche 17010-02

* ATTENTION : ne pas inverser les barres de torsion au montage :

barre de torsion gauche - couleur rouge
barre de torsion droite - couleur jaune

- la barre anti-dévers REF. 17015-03

- les bras de suspension BRAS D - REF. 17013-01
BRAS G - REF. 17013-02

réusinés de façon à donner directement le carrossage - $1^{\circ} \pm 10'$

NOTA : Les valeurs de carrossage et de pincement sont données à titre indicatif.

c) pour le montage des essieux, suivre le plan de montage (page III)

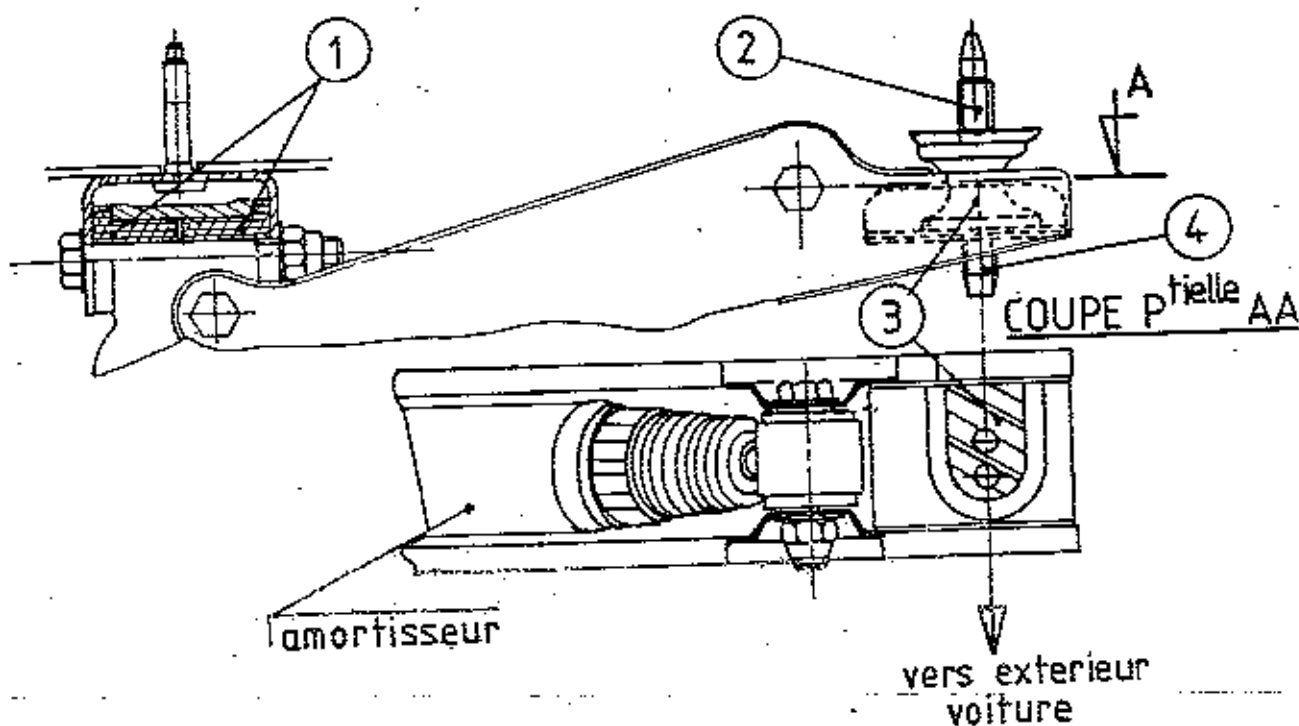
- pour l'asphalte : monter les entretôises REF. 17704-12 (épaisseur 30mm) avec les goujons de roue REF. 17704-13 (longueur 91mm),

- pour la terre : monter les entretôises REF. 17704-12 (épaisseur 20mm) avec les goujons de roue REF. 17704-13 (longueur 81mm)

d) pour le montage de l'amortisseur, suivre le plan (page IV)

e) graisser toutes les rotules.

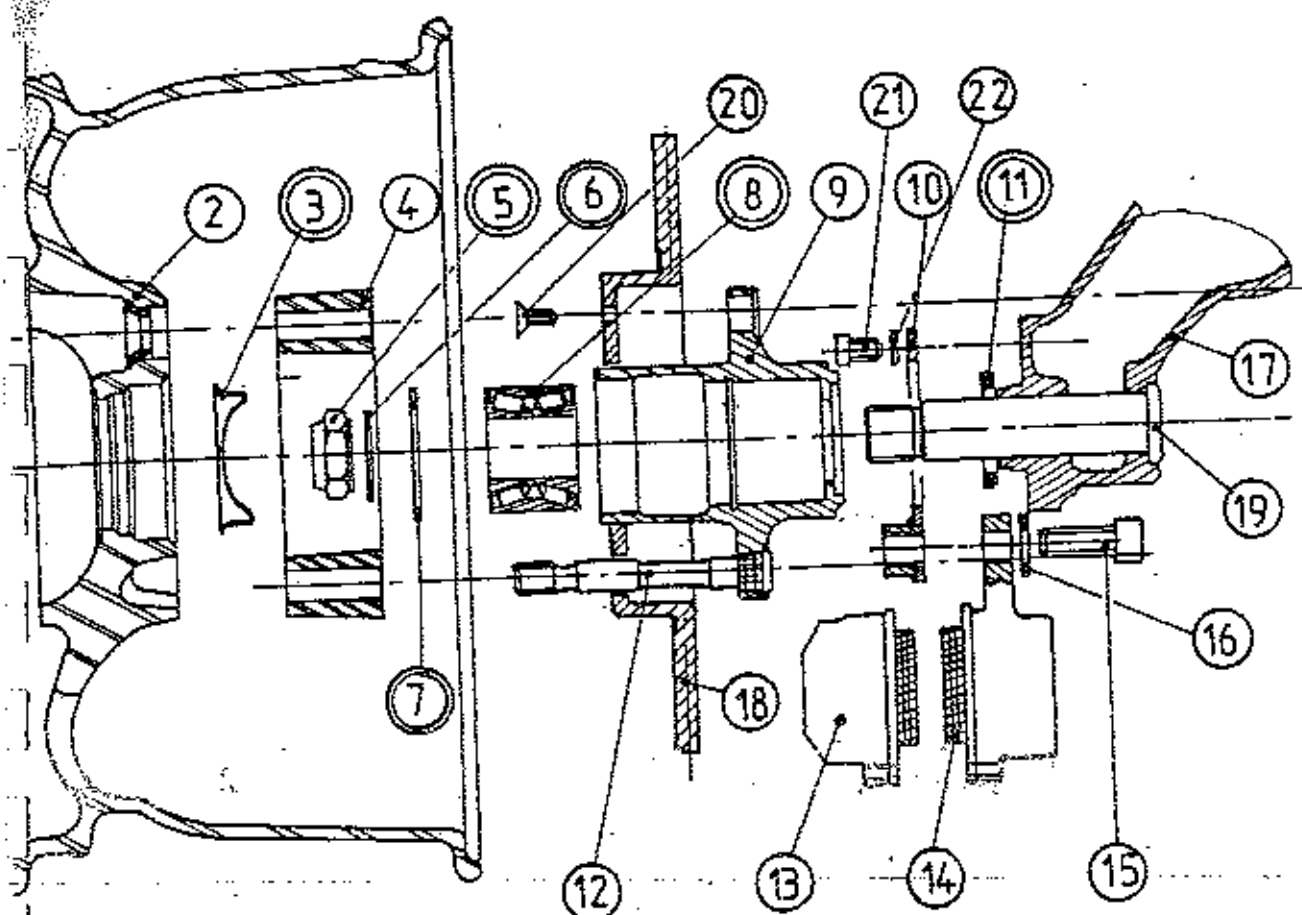
COTE ARRIÈRE GAUCHE DESSINÉ



Rep	Reference	Designation	Coef
1	17017-03	bague fixation traverse	4
2	17017-04	goujon fixation traverse sup	2
3	17017-01	tas de fixation traverse	2
4	17017-02	goujon fixation traverse inf	2

NOTA: les goujons (2) et (4) seront collés a la loctite frein filet fort dans la pièce (3)

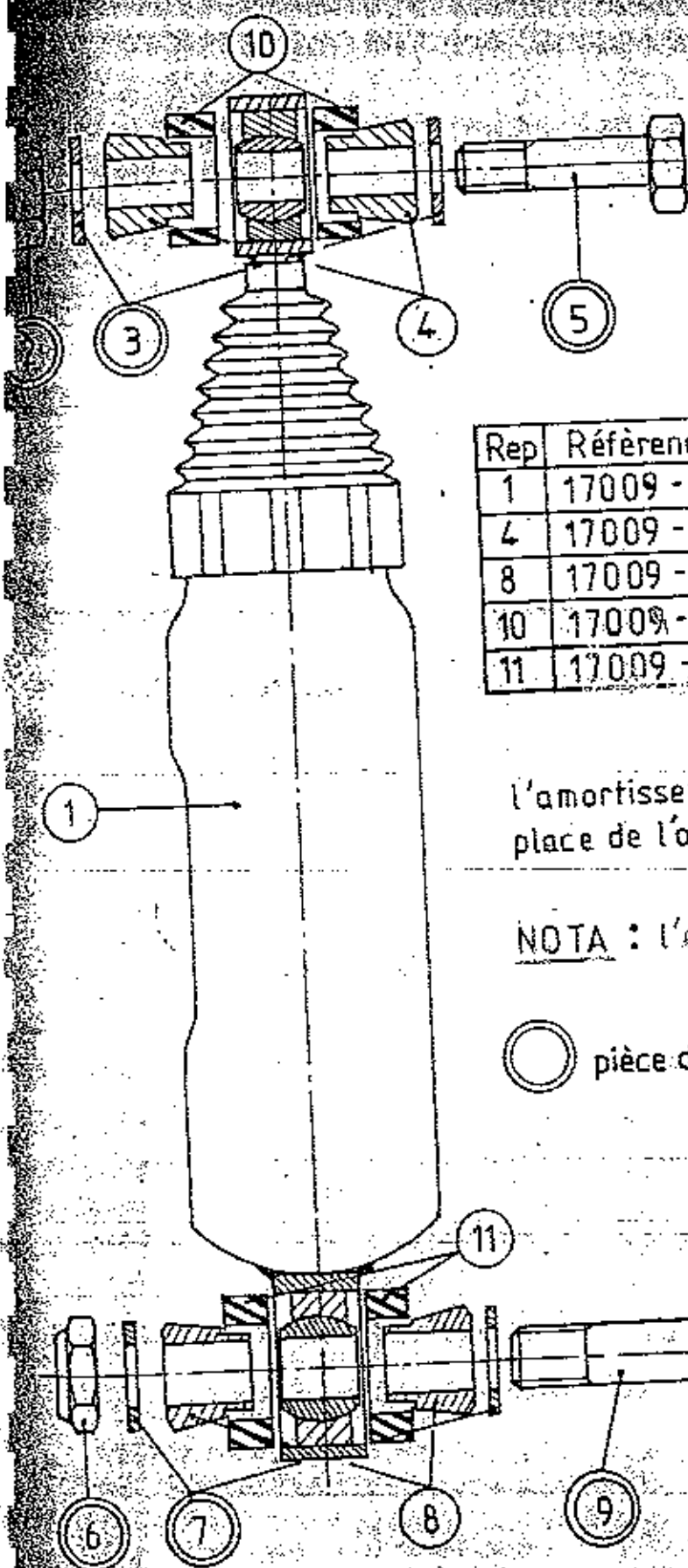




Référence	Désignation	Coef
8004 - 01	écrou de roue	16
18004 - 01	jante speedline	4
7704 - 12	entretoise arrière asphalt ep30	2
7704 - 05	moyeu arrière	2
7704 - 02	platine de pince de frein	2
7704 - 13	goujon de roue arrière asphalt ep91	8
72002 - 02	étrier gauche	2
7704 - 04	plaquette de frein (1 jeu)	1
72002 - 06	vis CHcM12	4
72002 - 07	rondelles Ø12	4
77013 - 02	bras arrière gauche	1
77013 - 01	bras arrière droit	1
7704 - 03	disque de frein arrière	2
77013 - 03	axe de moyeu	2
7703 - 06	vis FHc / 90	4
7704 - 10	vis CHc	8

○ pièces de série





Rep	Référence	Désignation	Coef
1	17009 - 00	amortisseur	2
4	17009 - 01	douille supérieure	2
8	17009 - 02	douille inférieure	2
10	17009 - 06	protection	4
11	17009 - 05	protection	4

l'amortisseur arrière se monte en lieu et place de l'origine

NOTA : l'amortisseur n'est pas renouvelable

○ pièce de série

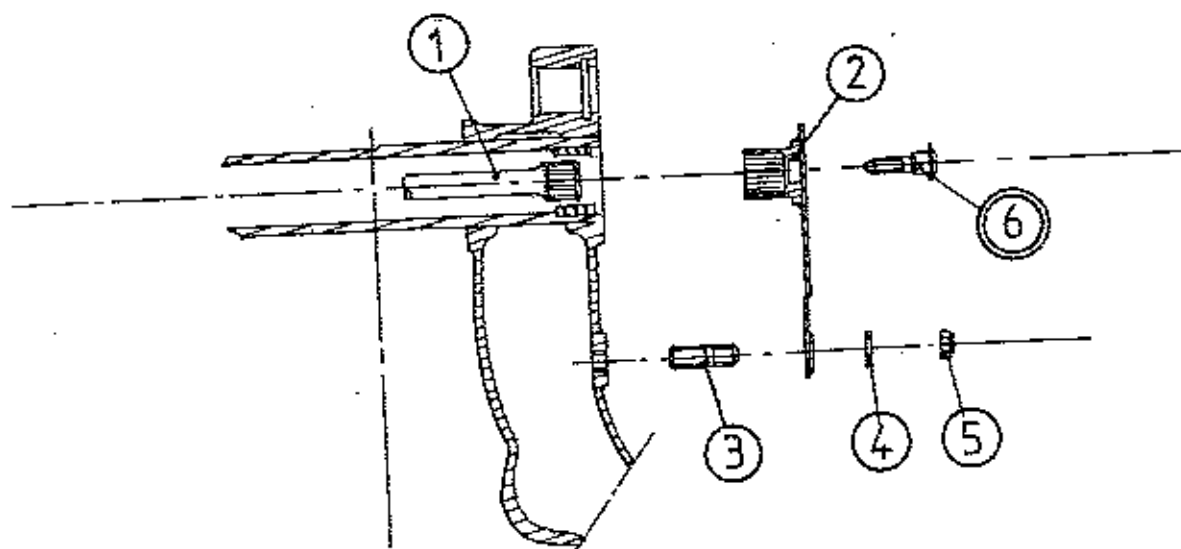


MONTAGE BIELLETTE DE BARRE ANTI DEVERS ARRIERE

G-A

10/87

○ piece de série



Rep	Reference	Designation	Coef
	17-015 00	Kit barre anti-roulis	1
1	17-015 03	barre anti-roulis	1
2	17-015 01	levier droit	1
	17-015 02	levier gauche	1
3	17-015 04	goujon M 10	2
4	17-014 04	rondelle ondulée Ø 10	2
5	16-805 16	écrou nylstop M10	2

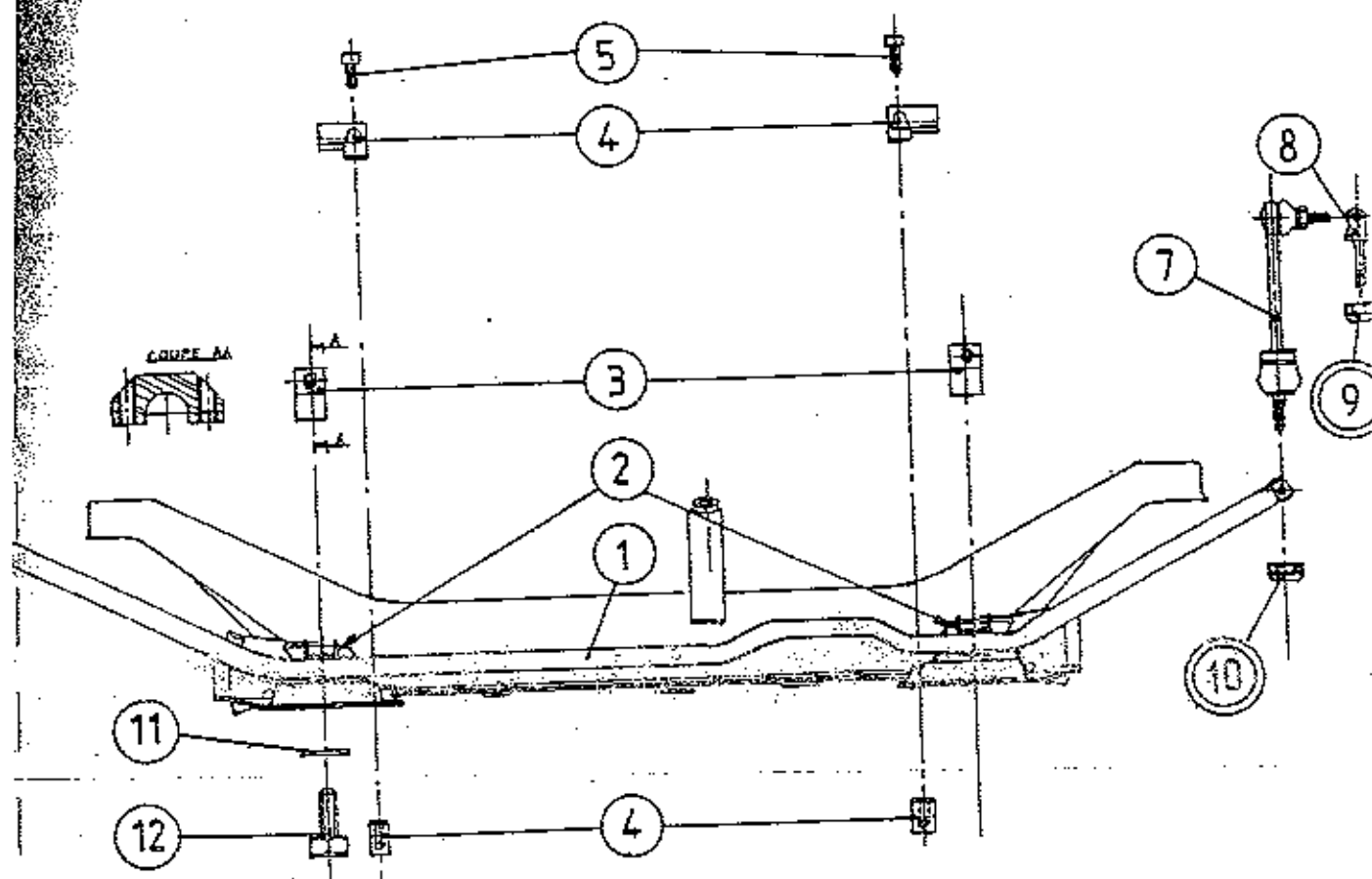
- AU MONTAGE, LE GOUJON (3) SERA COLLÉ A LA LOCTITE FREIN FILANT FORT,
- LE TROU OBLONG SITUÉ CÔTÉ FIXATION GOUJON SUR LE LEVIER (2) PERMET DE JOUER SUR LA HAUTEUR DU BRAS.



MONTAGE DE LA BARRE ANTI-ROULIS AVANT

GrA

10/87



Ref	Repère	Désignation	Coef
1	17014 - 01	barre anti-roulis	1
2	17014 - 05	coussinets	2
3	17014 - 02	paliers	2
4	17014 - 06	colliers	2
5	11515 - 08	vis CHc M5	4
7	17014 - 09	bielles	2
8	17014 - 10/11	supports de bielles $\frac{D}{A}$	1 + 1
11	17014 - 04	rondelle ondulée	4
12	17014 - 03	vis HM 10	4

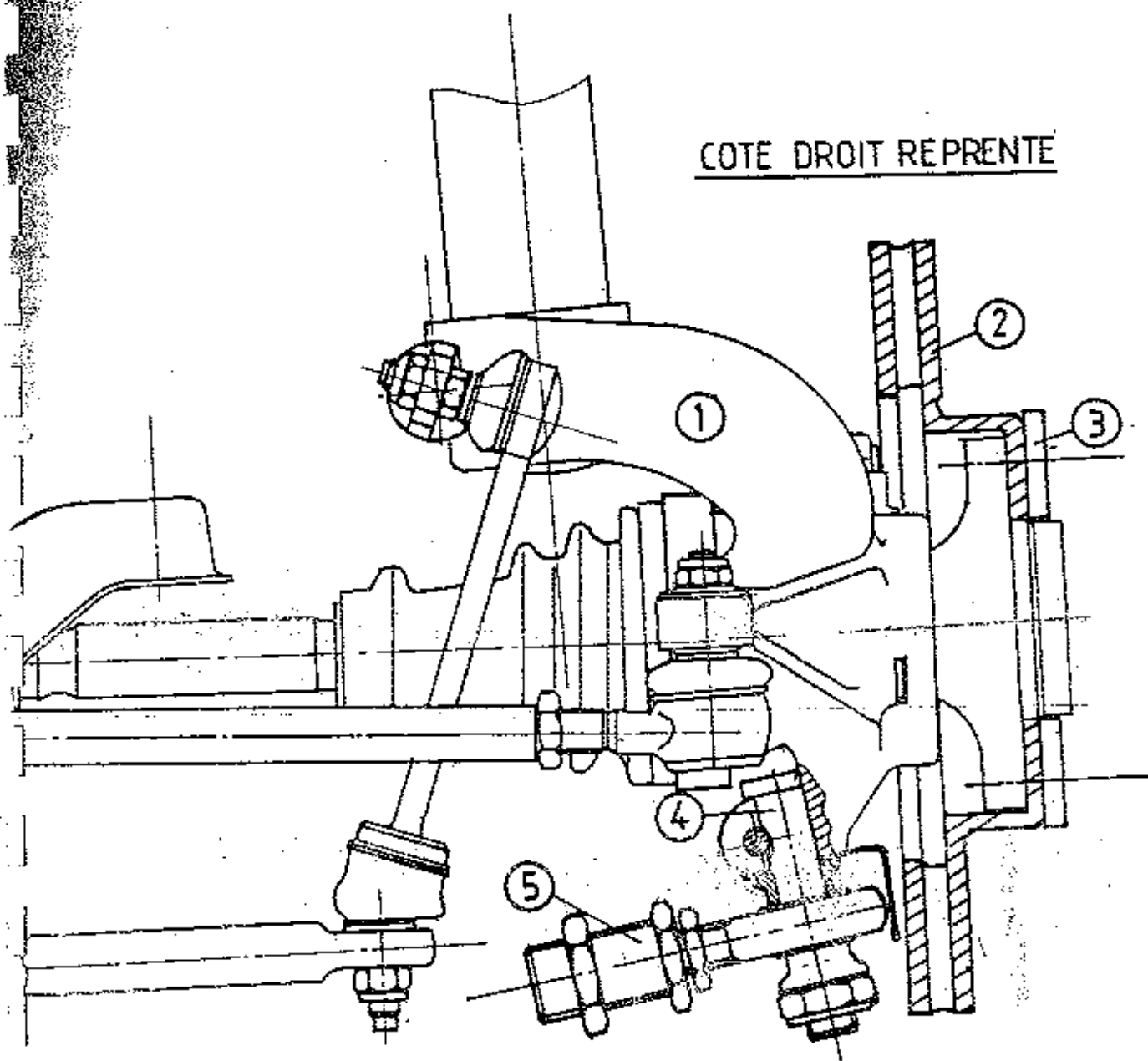
ATTENTION : le sens de montage de la barre anti-roulis avant est identique au montage série

○ pièces de série



MONTAGE DU TRAIN AVANT

GrA

COTE DROIT REPRENTE

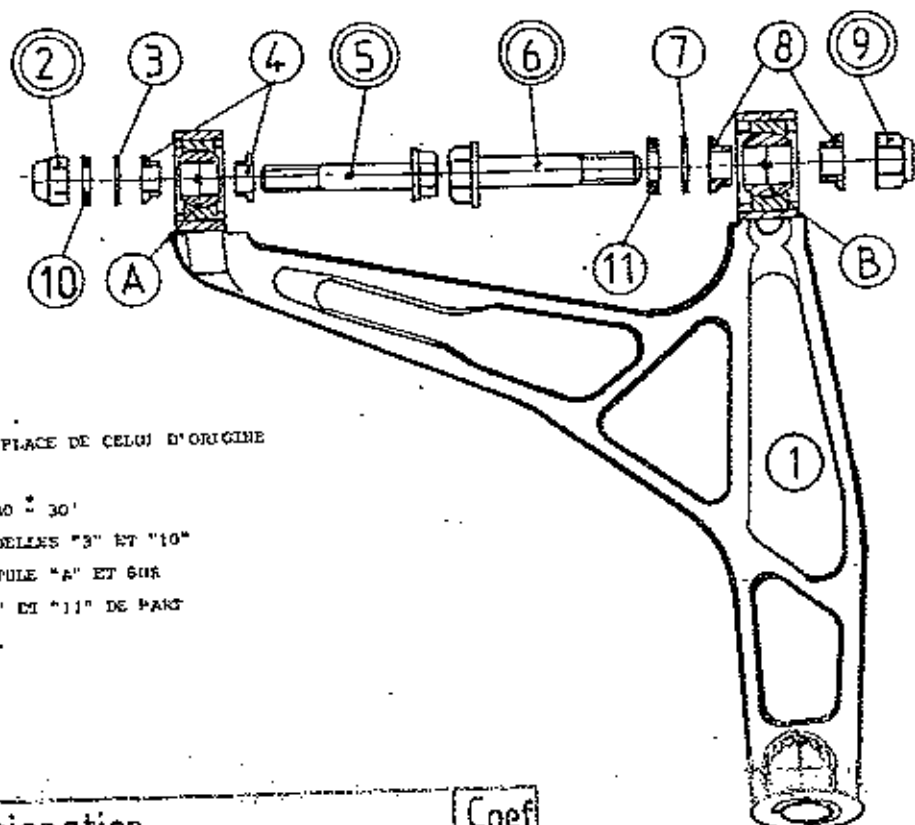
MONTAGE DU TRAIN AVANT Gr. A

VOIR PAGE IX

- l'axe de rotule (4) doit être impérativement monté avant la transmission
- les goujons de fixation de la roue doivent être montés à la loctite frein filet fort sur le moyeu spécifique
- le pivot (1) accepte les nouvelles transmissions renforcées
- l'étrier et le disque (2) se montent en lieu et place, mais il est impératif de ruder les disques neufs et les plaquettes de frein neuves
- la cale (3) (couleur verte) doit être utilisée exclusivement pour la terre avec les jantes de série et les écrous spéciaux
- le manchon (5) se visse dans le triangle
- la rotule de pivot doit être graissée après avoir mis le soufflet de protection
- faire attention que la pièce (4) ne vienne pas en interférence avec la transmission.

MONTAGE DES TRIANGLES AVANTS Gr A

pièces de série



LE TRIANGLE GROUPE A SE MONTE EN LIEU ET PLACE DE CELUI D'ORIGINE

ATTENTION : POUR REGLER LA CHASSE A $2^{\circ} 30' \pm 30'$
 AGIR SUR L'EMPILAGE DES RONDELLES "3" ET "10"
 DE PART ET D'AUTRE DE LA ROTULE "A" ET SUR
 L'EMPILAGE DES RONDELLES "7" ET "11" DE PART
 ET D'AUTRE DE LA ROTULE "B".

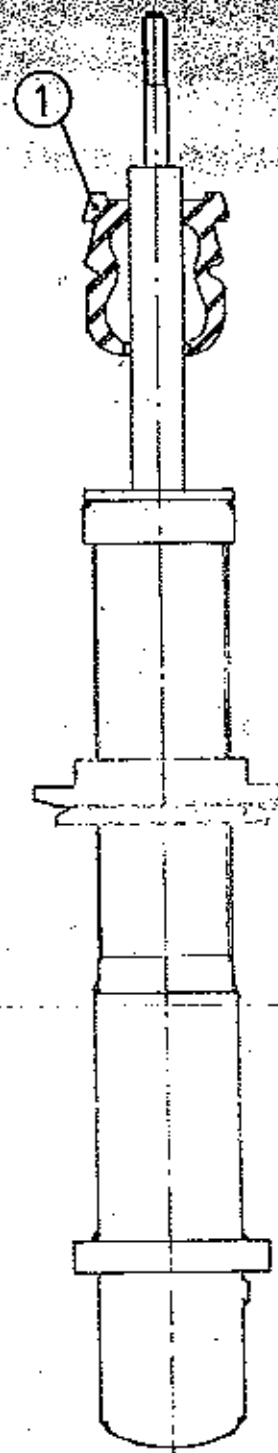
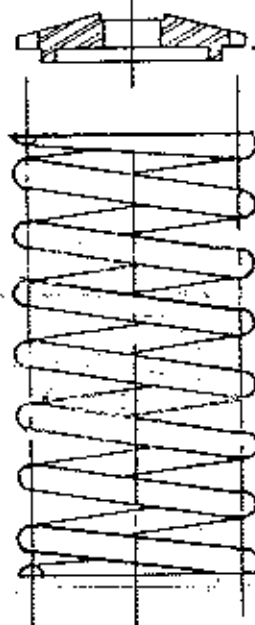
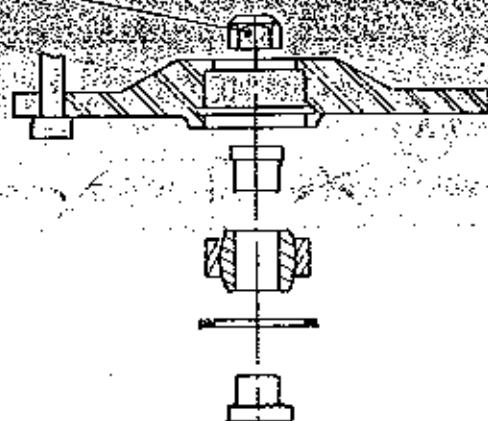
ep	Repère	Désignation	Coef
a	17020-04	triangle droit	1
b	17020-05	triangle gauche	1
3	17012-07	rondelles Ø10 ep 2	10
	17012-05	entretoise de rotule SSA 12	4
7	17012-10	rondelles Ø12 ep 12	2
	17012-06	entretoise de rotule SSA 14	4
10	17012-08	rondelles Ø10 ep 3	2
11	17012-09	rondelles Ø12 ep 2	10

NOTA : quand les rotules sont hors d'usage, il est conseillé
 de remplacer les triangles par des neufs



MONTAGE ROTULE

Couple de serrage: 5 m/daN (Maxi)



ATTENTION: UTILISER EXCLUSIVEMENT
DE L'HUILE MOTO ELF E HYDRAULIQUE POUR
FOURCHE EN CHANGEANT LES CARTOUCHES
D'AMORTISSEUR

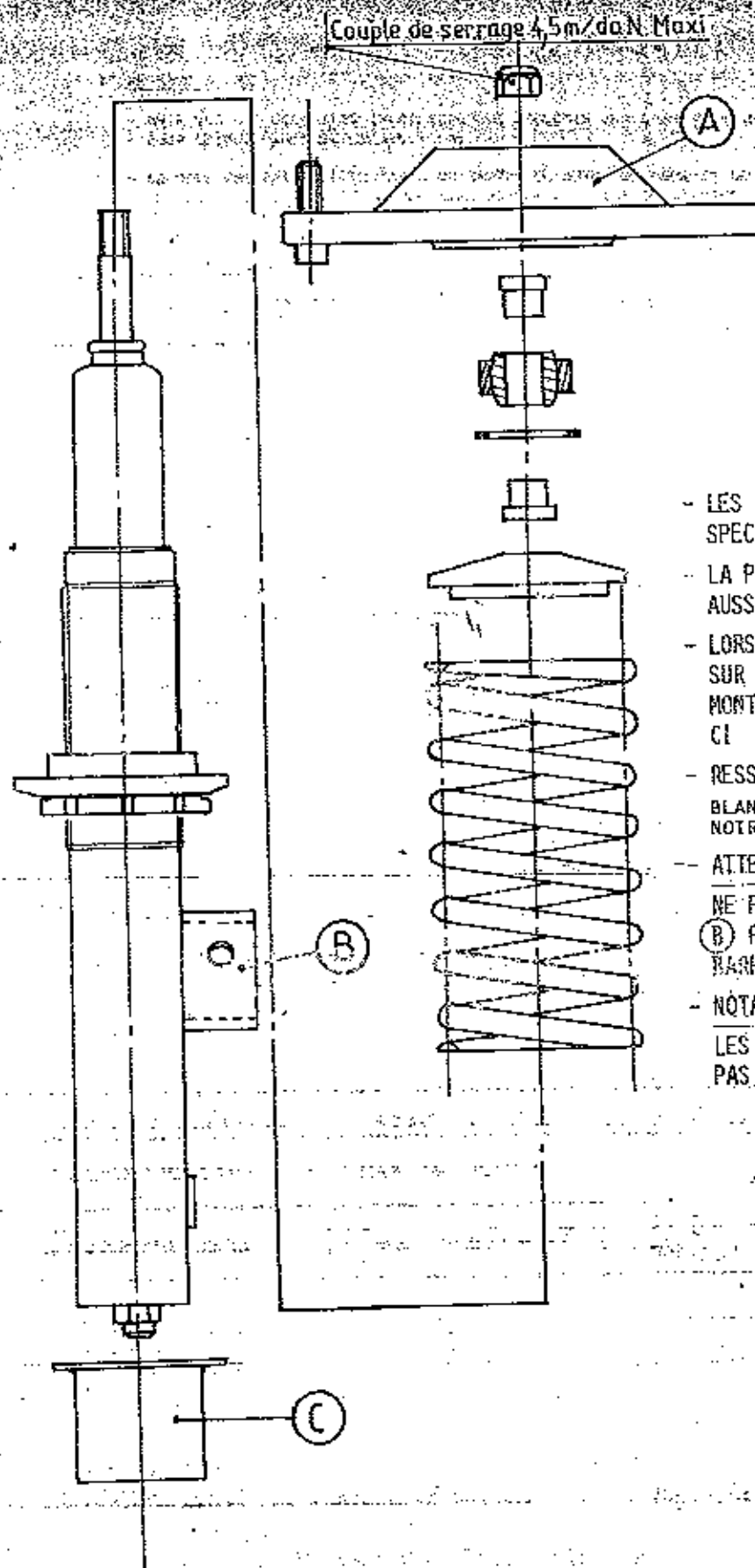
	AMORTISSEUR TYPE	QUANTITE HUILE $\pm 50\text{cm}^3$
1	AV ASPHALTE	5/5

RESSORTS ASPHALTE: SANS REPÈRE COULEUR

NOTA: SEULE LA BUTÉE DYNAMIQUE DE SERIE ①
PEUT ÊTRE RÉUTILISÉE



AMORTISSEURS AVANTS TERRE / G.A.



- LES PIÈCES COULEUR VERTE SONT SPECIFIQUES POUR LA TERRE
- LA PLATINE (A) PEUT ÊTRE UTILISÉE AUSSI BIEN EN TERRE QU'EN ASPHALTE
- LORS DU MONTAGE DE L'AMORTISSEUR SUR LA VOITURE NE PAS OUBLIER DE MONTER LE MANCHON (C) SUR CELUI-CI
- RESSORT TERRE : REPERES COULEURS : BLANC, BLEU, ROUGE, VERT SUR FOND NOIR
- ATTENTION : NE PAS UTILISER LE POINT D'ANCRAGE (B) POUR ACCROCHER UNE BIELLETTE DE BARRE ANTI-DEVERS
- NOTA : LES AMORTISSEURS TERRES NE PEUVENT PAS ÊTRE RENOVÉS



1° REGLAGE AVANT :

AGIR SUR LES COUPELLES INFÉRIEURES DE RESSORTS SUR L'AMORTISSEUR POUR OBTENIR LA COTE DE 121,5 mm.

LA COTE EST PRISE ENTRE L'AXE DU CENTRE DU MOYEU DE ROUE ET LE CENTRE DE LA SPHERE DE LA DEUXIEME ROULEE A PARTIR DE L'AVANT DE LA VOITURE.

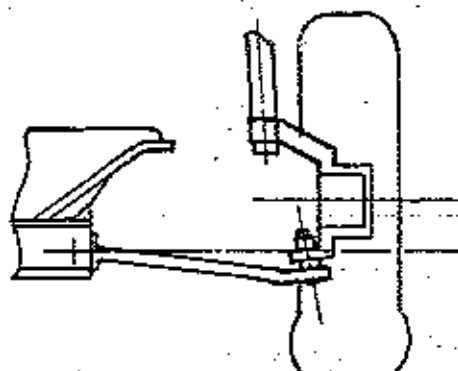
2° REGLAGE ARRIERE :

AGIR SUR LES CANNELOURES DES BARRES DE TORSION POUR OBTENIR LA COTE DE 40 mm.

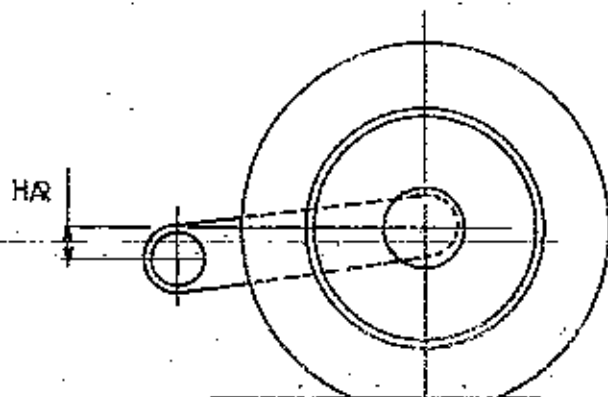
NOTA : MEME FACON DE REGLER QUE LA 205 GROUPE N

LA COTE EST PRISE ENTRE L'AXE DU CENTRE DE LA TRAVERSE ET L'AXE DU CENTRE DU MOYEU DE ROUE ARRIERE.

NOTA : IL EST CONSEILLE D'EFFECTUER LES REGLAGES SUR 4 BALANCES.



SUSPENSION AVANT



SUSPENSION ARRIERE

COTE	ASSIETTE ASPHALTE	ASSIETTE TERRE	CONDITIONS DE CHARGE
H.A	121,5 mm - 16/53x13	92 mm - 14/60-14 XT	40 Kg sur chaque siège 20 Kg à chaque pied
H.AR	40 mm - 16/53x13	20 mm - 14/60-14 XT	20 litres d'essence Véhicule tout équipé

